

An aerial photograph of a multi-lane highway bridge spanning a river in a lush, green valley. The bridge has several tall concrete piers and follows a winding path through the landscape. A river flows beneath the bridge, and a smaller road runs parallel to it on the right. The surrounding area is densely forested with green trees. In the foreground, some out-of-focus green leaves are visible, framing the scene.

GRUPPO
AUTOBRENNERO

BILANCIO DI
SOSTENIBILITÀ

2019 | 2020

GRUPPO
AUTOBRENNERO

BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ

2019 | 2020

A cura di

Ufficio Stampa

Assistenza tecnico-metodologica

PwC Business Services srl

Progetto grafico

Giorgia Codato

Fotografie

Archivi: Autostrada del Brennero SpA - Rail Traction Company SpA - Sadobre SpA

© 2021 Autostrada del Brennero SpA / Brennerautobahn AG
www.autobrennero.it - Via Berlino, 10 - Trento

Tutti i diritti riservati. Nessuna parte di questo libro può essere riprodotta o trasmessa in qualsiasi forma o con qualsiasi mezzo elettronico, meccanico o altro, senza l'autorizzazione di Autostrada del Brennero SpA.

BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2019 | 2020

p. 5 Lettera agli stakeholder
p. 6 Introduzione

p. 11 01. Il Gruppo Autobrennero

p. 12 Introduzione al Gruppo
p. 17 La Concessione di Autostrada del Brennero
p. 20 La Governance del Gruppo
p. 22 La gestione dei rischi e delle opportunità del Gruppo
p. 25 La gestione dell'emergenza Covid-19
p. 28 L'approccio alla fiscalità
p. 30 Il Gruppo Autobrennero e gli obiettivi di Sviluppo Sostenibile
p. 32 Gli stakeholder del Gruppo
p. 36 L'analisi di materialità

p. 39 02. Il valore del Gruppo

p. 40 La catena di fornitura
p. 43 Investimenti
p. 46 Innovazione e digitalizzazione

p. 53 03. La tutela dell'ambiente

p. 55 La mobilità del domani
p. 59 L'energia e le fonti rinnovabili
p. 62 L'inquinamento atmosferico
p. 69 L'inquinamento acustico
p. 71 La gestione dei rifiuti e la tutela del suolo
p. 74 Le materie prime
p. 77 Le risorse idriche e la loro tutela

p. 81 04. Il benessere degli utenti

p. 82 La sicurezza degli utenti
p. 90 La sicurezza delle informazioni
p. 91 La soddisfazione degli utenti

p. 101 05. L'attenzione alle comunità locali

p. 102 La ridistribuzione del valore generato
p. 104 La tutela del territorio

p. 111 06. Il benessere dei collaboratori

p. 112 I collaboratori del Gruppo e il loro sviluppo professionale
p. 121 La sicurezza dei collaboratori
p. 131 Il benessere oltre il lavoro

p. 134 Nota Metodologica
p. 136 Relazione di revisione
p. 139 GRI Content Index



Lettera agli stakeholder

GRI 102-14



Amministratore Delegato
dott. Diego Cattoni



Presidente
Adv. Hartmann Reichhalter

La quarta edizione del Bilancio di Sostenibilità di Autostrada del Brennero SpA contiene una rilevante novità: si tratta del primo Bilancio di Sostenibilità del Gruppo Autobrennero. La novità non si esaurisce nell'ampliamento quantitativo del campo di indagine, ma esprime la definitiva consapevolezza della necessità di una reale integrazione tra le diverse forme di mobilità perché il termine "sostenibilità" acquisisca un significato pieno e capace di proiettarsi concretamente nel futuro nostro e dei nostri figli.

La decisione di andare oltre il Bilancio di Esercizio - per rendicontare a tutti i portatori di interesse quanto fatto dalla Società non solo in termini di prestazioni economiche, ma più in generale in termini di responsabilità sociale - fu presa con la prima edizione del Bilancio di Sostenibilità 2015 e mai più rimessa in discussione. A ben vedere, infatti, la molteplicità degli interessi che Autostrada del Brennero SpA garantisce è tale che non si sbaglierebbe nel sostenere che ben prima dell'esplicita stesura di quel documento, la Società rendicontava già del proprio operato, oltre che ai Soci, agli operatori dell'industria, del commercio, del turismo, dell'agricoltura, agli Enti locali, allo Stato, all'Europa, ai fornitori di beni e servizi, ai propri dipendenti, ai comuni cittadini e, soprattutto, ai propri utenti.

Oggi, la decisione di includere in questa rendicontazione anche le Società Controllate da Autostrada del Brennero SpA costituisce la naturale evoluzione di quell'approccio: prima fare, poi illustrare. Ciò che Autobrennero ha fatto e che oggi si propone di cominciare ad illustrare è stato realizzare un Gruppo capace di integrare i trasporti su gomma con i trasporti su ferro offrendo all'utenza, ai territori e al Paese un modello di gestione della mobilità in grado di superare la sterile contrapposizione strada e ferrovia per abbracciare una collaborazione virtuosa che mira a spostare persone e merci nel minor tempo possibile nel massimo rispetto per l'ambiente circostante. In altre parole, la piena consapevolezza della responsabilità di gestire i trasporti lungo lo strategico e delicato asse del Brennero, snodo nevralgico del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, ha fatto evolvere Autostrada del Brennero SpA in una Società di Corridoio.

In questa prima edizione del Bilancio di Sostenibilità del Gruppo troverete le basi del grande progetto che impegnerà nei prossimi anni la Società: realizzare il primo Green Corridor d'Europa avendo le emissioni zero e l'incidentalità zero come ambizioso, ma realizzabile obiettivo. Da un lato gli investimenti in ferrovia che guardano alla prossima apertura del Tunnel del Brennero e quelli per lo sviluppo e la diffusione di veicoli elettrici, a batteria o a idrogeno, dall'altro l'attiva partecipazione ad una serie di progetti europei che hanno la guida connessa come punto d'arrivo.

A tutti voi, buon viaggio verso il futuro.

L'Amministratore Delegato

dott. Diego Cattoni

Il Presidente

Adv. Hartmann Reichhalter

Introduzione

GRI 102-45, 102-48, 102-49, 102-50, 102-51, 102-52, 102-53, 102-54

Il presente documento, rispetto al precedente Bilancio di Sostenibilità relativo al biennio 2017-2018, allarga il proprio perimetro di rendicontazione al Gruppo Autobrennero, al fine di includere, affianco ad Autostrada del Brennero SpA, anche le società da questa controllate già pienamente operative: RTC - Rail Traction Company SpA e Sadobre SpA. Per quanto riguarda le Controllate Autostrada Regionale Cispadana SpA e Autostrada Campogalliano Sassuolo SpA, si è preferito attendere l'avvio delle attività proprie. Si è deciso di non includere Lokomotion GmbH in quanto partecipata al 48,66% ed STR SpA in quanto società priva di un'operatività diretta in ambito trasportistico. L'ampliamento del perimetro risponde al desiderio della Società di rendicontare in modo integrato il proprio impegno per favorire lo sviluppo di una mobilità sostenibile. Alla base rimangono però gli obiettivi che la Società ha rendicontato all'interno dei precedenti bilanci: dare il proprio contributo per garantire un futuro sostenibile alle nuove generazioni anche in un contesto di instabilità del mercato, di cambiamenti ambientali e di incertezze sociali.

Dal punto di vista della sostenibilità, il settore dei trasporti è legato a sfide di grande importanza: la garanzia della sicurezza, la riduzione dell'inquinamento, il consolidamento di una convivenza virtuosa con i territori attraversati e la creazione di condizioni adatte alla crescita e alla diffusione su ampia scala della mobilità sostenibile. La scelta di redigere il Bilancio di Sostenibilità, arrivato con questa alla quarta edizione, rappresenta un ulteriore tassello di questa assunzione di responsabilità.

Il documento, frutto di una continuativa attività di confronto e dialogo con le parti interessate, raccoglie indicatori di carattere non finanziario basati sulle linee guida "GRI Sustainability Reporting Standards", pubblicate nel 2016 ed aggiornate nel 2019 dalla Global Reporting Initiative (GRI), riconosciute a livello internazionale.



L'approccio adottato dal Gruppo è quello "GRI core", con la previsione di un aggiornamento costante a cadenza biennale.

Come già anticipato, i dati presentati nel Bilancio di Sostenibilità si riferiscono alle società Autostrada del Brennero SpA, RTC - Rail Traction Company SpA e Sadobre SpA, identificate nel presente documento anche come "Gruppo" o "Gruppo Autobrennero". La forte differenza nelle operazioni svolte dalle singole Società ha comportato alcune difficoltà nel processo di ampliamento del perimetro di rendicontazione. Alcune tematiche si prestano per loro natura ad essere associate solamente all'attività autostradale svolta dalla Capogruppo, come ad esempio nel caso della "sicurezza degli utenti". Conseguentemente, in alcune occasioni è stato possibile recuperare dati completi solo per Autostrada del Brennero SpA. Per chiarezza i dati sono stati quindi accompagnati da informazioni che permettono di inquadrare chiaramente il perimetro di rendicontazione. Con la prospettiva di una sempre maggiore integrazione tra le Società del Gruppo, la Capogruppo si sta attivando per uniformare ulteriormente la raccolta dei dati delle Società Controllate.

Il periodo rendicontato è costituito dal biennio 2019-2020: nello specifico le informazioni contenute fanno riferimento al periodo compreso tra il 1° gennaio 2019 e il 31 dicembre 2020. Nel precedente Bilancio di Sostenibilità è possibile trovare i dati relativi agli anni 2017 e 2018, che fanno però riferimento solamente alla società Autostrada del Brennero SpA. Rispetto a tali dati non si evidenziano revisioni e/o modifiche.

Per richiedere informazioni riguardanti il presente report è possibile contattare l'Ufficio Stampa della Capogruppo: **ufficio.stampa@autobrennero.it**









.01

Il Gruppo Autobrennero

Il Gruppo Autobrennero è una realtà complessa costruita intorno all'esperienza della Capogruppo, Autostrada del Brennero SpA, come operatore autostradale. Nel presente capitolo, verrà descritta la struttura del Gruppo, saranno indicati i suoi numeri, i principi cui si ispira e gli obiettivi cui ambisce. Saranno inoltre illustrate l'articolata mappa dei suoi stakeholder e la matrice di materialità cui fa riferimento il presente Bilancio di Sostenibilità.

Introduzione al Gruppo

GRI 102-1, 102-2, 102-3, 102-4, 102-5, 102-6, 102-12, 102-13, 102-16

La Capogruppo Autostrada del Brennero SpA, con sede a Trento, è una Società per Azioni a prevalente capitale pubblico. Attualmente l'assetto societario è dato da 16 soci pubblici che controllano l'84,75% delle quote azionarie e da 4 soci privati che controllano il 14,16%, cui si aggiungono azioni proprie di Autostrada del Brennero SpA (1,09%).

	Società	N° Azioni	%
1	Regione Autonoma Trentino-Alto Adige	495.480,00	32,29
2	Provincia Autonoma di Bolzano	117.028,00	7,63
3	Provincia Autonoma di Trento	121.726,00	7,93
4	Provincia di Verona	84.594,00	5,51
5	Provincia di Mantova	48.944,00	3,19
6	Provincia di Modena	65.078,00	4,24
7	Provincia di Reggio Emilia	33.378,00	2,18
8	Azienda Consorziale Trasporti di Reggio Emilia	5.000,00	0,33
9	Comune di Bolzano	64.860,00	4,23
10	Comune di Trento	64.938,00	4,23
11	Comune di Verona		5,51
12	Comune di Mantova	32.469,00	2,12
13	Camera di Commercio di Bolzano	12.912,00	0,84
14	Camera di Commercio di Trento	5.171,00	0,34
15	Camera di Commercio di Verona	26.044,00	1,70
16	Camera di Commercio di Mantova	38.316,00	2,50
	TOT. PARTECIPAZIONE ENTI PUBBLICI	1.300.469,00	84,75
17	Serenissima Partecipazioni SpA	64.951,00	4,23
18	Società Italiana per Condotte d'Acqua SpA - Roma	1.534,00	0,10
19	Banco Popolare Società Cooperativa	30.649,00	2,00
20	Infrastrutture CIS Srl	120.113,00	7,83
	TOT. PARTECIPAZIONE ALTRI SOCI	217.247,00	14,16
21	Autostrada del Brennero SpA (azioni proprie)	16.784,00	1,09
	TOTALE	1.534.500,00	100,00

Negli anni, il Gruppo Autobrennero, si è consolidato con la presenza di società con competenze specifiche volte alla creazione di sinergie atte a rendere più efficiente e sostenibile la filiera dei trasporti.

Partecipazioni

Al 31 dicembre 2020 la Capogruppo possiede partecipazioni in:

Imprese Controllate

- Sadobre - Stazione autostradale doganale di confine del Brennero SpA
- Autostrada Regionale Cispadana SpA
- Autostrada Campogalliano Sassuolo SpA
- STR - Brennero Trasporto Rotaia SpA
- RTC - Rail Traction Company SpA (indiretta)

Imprese Collegate

- Istituto per Innovazioni Tecnologiche Bolzano Scarl
- Lokomotion GmbH (indiretta)

Altre Imprese

- Interbrennero - Interporto servizi doganali e intermodali del Brennero SpA
- Autostrada Torino-Milano SpA (ASTM SpA)
- CRS - Centro Ricerche Stradali SpA
- Confederazione Autostrade SpA in liquidazione
- Consorzio Autostrade Italiane Energia
- Quadrante Servizi Srl (indiretta)

Mission

Come definito dall'art. 3 dello Statuto, **Autostrada del Brennero SpA** ha come oggetto principale *“la promozione, la progettazione, la costruzione e l'esercizio di autostrade compresa l'autostrada Brennero-Verona-Modena, o meglio identificata come A22 (ad essa già assentita in concessione) nonché di opere stradali, contigue o complementari e di opere pubbliche, o di pubblica utilità accessorie o comunque connesse con l'attività autostradale, affidate in concessione di costruzione e/o di gestione ai sensi di legge”*.

Il tracciato dell'autostrada attraversa 4 Regioni e 6 Province: Regione Trentino Alto Adige (Provincia Autonoma di Bolzano e Provincia Autonoma di Trento), Regione Veneto (Provincia di Verona), Regione Lombardia (Provincia di Mantova), Regione Emilia-Romagna (Provincia di Reggio Emilia e Provincia di Modena); i suoi 314 chilometri costituiscono una sezione centrale del corridoio Scandinavo-Mediterraneo da Helsinki (Finlandia) a La Valletta (sull'isola di Malta) e rappresentano il principale collegamento tra l'Italia e i Paesi germanofoni. Quotidianamente sull'autostrada transitano soggetti pubblici e privati, mossi da interessi commerciali, quali ad esempio la logistica, o personali, alimentando a loro volta gli interessi di innumerevoli settori.

Sempre sulla base di quanto definito dall'art. 3 dello statuto, la Capogruppo può, inoltre, *“costituire o partecipare a società, che hanno per oggetto: il trasporto di merci e persone prioritariamente sull'asse del Brennero, sia su rotaia che su gomma, compresi altri sistemi di trasporto; il trasporto intermodale di merci anche tramite la realizzazione e gestione di interporti, autoporti ed altre strutture e servizi logistici prioritariamente sull'asse del Brennero”*. Con l'obiettivo di integrare il servizio autostradale, Autostrada del Brennero SpA ha quindi acquisito quote di partecipazione di maggioranza in RTC SpA e Sadobre SpA.

RTC - Rail Traction Company SpA ha la propria sede a Bolzano e offre servizi di trazione ferroviaria di convogli di merce, organizzando l'utilizzo di locomotori (di proprietà, in leasing o a noleggio) e di macchinisti adibiti alla condotta dei treni merci, per conto delle società ferroviarie, delle società che organizzano il trasporto multimodale (i cosiddetti MTO) e società che operano nell'organizzazione logistica del trasporto di merci in import ed export dall'Italia. Il mercato servito da RTC SpA è quello nazionale, con particolare attenzione per l'area del Nord Est (Veneto, Trentino, Alto Adige, Friuli-Venezia Giulia); in misura minore sono gestiti anche i servizi verso il Nord Ovest (Lombardia, Piemonte) e verso sud fino alla Toscana e bassa Emilia. I settori serviti comprendono tutti quelli legati alle merceologie trasportate, con particolare prevalenza dell'industriale, chimico, automotive e alimentare. Partner strategico di RTC SpA è Lokomotion GmbH, partecipata al 48,66% da Autostrada del Brennero SpA attraverso STR SpA e RTC SpA, che gestisce i convogli ferroviari oltre il confine del Brennero.

Sadobre SpA ha invece sede a Campo di Trens (BZ), e svolge l'attività di gestione dell'autoporto e della stazione doganale situata nei pressi dell'autostrada A22 a pochi chilometri dal confine tra Italia ed Austria. Più precisamente la Società si occupa della gestione degli affitti delle aree di parcheggio, degli uffici, delle infrastrutture doganali e degli spazi dedicati ad ospitare strutture di servizio per gli utenti. Sebbene i diretti beneficiari dell'attività di Sadobre SpA siano i soggetti che svolgono le attività sugli spazi messi a disposizione, questa viene realizzata con la prospettiva di fornire a tutti gli utenti autostradali un servizio attento e completo, siano essi privati cittadini o rappresentanti degli interessi di società pubbliche o private.

Le Società sono ben inserite all'interno del tessuto industriale dei rispettivi settori e partecipano attivamente alle attività proposte dalle Associazioni di Settore. Autostrada del Brennero SpA è iscritta all'AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori), associazione che riunisce le società, enti e consorzi che hanno ottenuto la concessione per la costruzione o l'esercizio di autostrade italiane. RTC SpA fa invece parte di Fercargo, Confindustria Verona, Assoimprenditori Bolzano ed altre associazioni di settore nazionali ed internazionali quali ART, ANSFISA, ERA e UIC.

Consapevole del proprio impatto sulla realtà che attraversa e consapevole della possibilità di agire come elemento trainante verso lo sviluppo di una mobilità sostenibile a tutto tondo, la Capogruppo Autostrada del Brennero SpA ha portato avanti diverse iniziative, con collaborazioni esterne, a livello economico, ambientale e sociale, tra le quali risultano fondamentali i progetti europei, come ad esempio:

- il progetto BrennerLEC (Brenner Lower Emissions Corridor), con l'obiettivo della creazione di un corridoio ad emissioni ridotte;
- il progetto Safe Strip, per lo sviluppo di soluzioni tecnologiche innovative relative all'applicazione dei sistemi cooperativi (C-ITS) in ambito stradale con l'ausilio di strisce intelligenti low cost da applicare direttamente sulla pavimentazione;
- la piattaforma C-ROADS, consistente in una serie di progetti riguardanti la guida connessa, cooperativa e automatizzata fra diversi veicoli;
- il progetto ICT4CART, con l'obiettivo di fornire un'infrastruttura ICT per consentire la transizione verso l'automazione dei trasporti su strada;
- il progetto 5G-CARMEN (5G for Connected and Automated Road Mobility in the European Union) che affronta le sfide della mobilità cooperativa, connessa ed automatizzata sfruttando il concetto di "corridoi della mobilità (mobility corridors)".

Di questi progetti si darà maggiore dettaglio nei capitoli relativi agli impatti degli stessi.

I numeri del gruppo*

GRI 102-7

(*)

Dati Bilancio consolidato 2019 e 2020,

le società consolidate integralmente sono:

- Autostrada del Brennero SpA
- RTC - Rail Traction Company SpA
- Sadobre SpA
- STR - Brennero Trasporto Rotaia SpA
- Autostrada Campogalliano Sassuolo SpA
- Autostrada Regionale Cispadana SpA

2019		2019	
€ 871.959.527		€ 451.377.804	
2020		2020	
€ 860.106.772		€ 350.361.614	
Patrimonio netto Consolidato		Ricavi caratteristici	
2019		2019	2019
€ 87.089.502		€ 1.908.610.651	€ 181.834.294
2020		2020	2020
€ 23.336.066		€ 1.845.781.319	€ 92.143.123
Utile		Totale passivo	Debiti

I numeri di  **Autostrada del Brennero SpA**
Brennerautobahn AG

Dati Bilancio d'esercizio 2019 e 2020



2019 € 797.754.894	2019 € 1.825.248.343	2019 € 182.358.910	2019 € 401.329.377	2019 € 87.086.911
2020 € 782.747.908	2020 € 1.766.646.614	2020 € 97.754.945	2020 € 305.837.357	2020 € 20.286.514
Patrimonio netto	Totale passivo	Debiti	Ricavi caratteristici	Utile

I numeri di  **Rail Traction Company**

Dati Bilancio d'esercizio 2019 e 2020



2019 € 13.942.915	2019 € 37.847.823	2019 € 2.795.023	2019 € 62.711.259	2019 € 193.376
2020 € 16.228.507	2020 € 35.921.577	2020 € 3.051.681	2020 € 58.009.463	2020 € 2.442.892
Patrimonio netto	Totale passivo	Debiti	Ricavi caratteristici	Utile

I numeri di  **SADOBRE**
VIPITENO / STERZING

Dati Bilancio d'esercizio 2019 e 2020



2019 € 9.324.565	2019 € 10.814.672	2019 € 42.727	2019 € 1.036.168	2019 € 218.050
2020 € 9.526.764	2020 € 10.749.233	2020 € 65.111	2020 € 1.000.877	2020 € 202.199
Patrimonio netto	Totale passivo	Debiti	Ricavi caratteristici	Utile

La Concessione di Autostrada del Brennero

Data la composizione azionaria di Autostrada del Brennero SpA, il raggiungimento di un quadro concessorio certo rappresenta un obiettivo strategico per i territori Soci della Capogruppo attraverso i propri Enti locali, in quanto garanzia non solo di investimenti per oltre 4 miliardi di euro nei prossimi trent'anni, ma anche della possibilità di governarli in un'ottica di sostenibilità ambientale e di sviluppo sostenibile della mobilità dei prossimi decenni.

La Convenzione scaduta il 30 aprile 2014 è costituita da diversi documenti strettamente collegati fra loro, che ne fanno parte integrante: l'Atto stipulato il 29/07/1999, seguito dalla Convenzione Aggiuntiva 06/05/2004, l'Addendum 16/12/2004, e l'Atto Integrativo 18/10/2005. A seguito della registrazione da parte della Corte dei Conti, l'insieme di questi atti - considerati come un unicum - aveva inoltre determinato, fra gli altri punti ed obblighi, il termine della proroga della concessione stessa fissandola al 30 aprile 2014.

All'art. 25 la Convenzione prescriveva inoltre che "... alla scadenza del periodo di durata della concessione il concessionario uscente resta obbligato a proseguire nell'ordinaria amministrazione dell'esercizio dell'autostrada e delle relative pertinenze fino al trasferimento della gestione stessa ..."; inoltre "... per le nuove opere eseguite, che verranno eventualmente assentite successivamente alla presente convenzione e non ancora ammortizzate, il concessionario uscente ha diritto ad un indennizzo di tali poste dell'investimento, da parte del subentrante. Tale indennizzo è regolato secondo quanto previsto dalla Direttiva Ministeriale n. 283/98 ...".

Tale obbligo è stato confermato in data 25 febbraio 2014 dalla Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali (struttura dell'Ente Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari Generali ed il Personale) nella propria comunicazione inviata a questa Società, ove viene specificato che: "... nelle more del perfezionamento del subentro nella Concessione, la cui scadenza è fissata al 30 aprile p.v., si richiede a codesta Società di proseguire, a far data dal 1 maggio 2014, nella gestione della Concessione medesima secondo i termini e le modalità previste dalla Convenzione vigente (... primo comma dell'art. 25 di detta Convenzione) e dai successivi Atti aggiuntivi in modo da garantire l'espletamento del servizio autostradale senza soluzione di continuità. ... Sarà cura della scrivente comunicare, con un preavviso di almeno 6 mesi, la data dell'effettivo subentro nella Concessione in oggetto".

Si ricorda che si sono susseguite diverse procedure per l'affidamento dal 2011 al 2014: il Bando di gara per l'affidamento in concessione dell'Autostrada del Brennero SpA (settembre 2011), la proposta avanzata dalla Società al Concedente MIT (aprile 2014), la notifica da parte del Governo Italiano alla UE (agosto 2014), il Decreto Legge "Sblocca Italia" (dicembre 2014).

Successivamente al dicembre 2014 di seguito si evidenziano i principali atti o provvedimenti normativi intercorsi:

- il Protocollo d'Intesa stipulato il 14 gennaio 2016 tra il Concedente MIT e le Amministrazioni pubbliche territoriali attraversate dall'A22;
- l'art. 13 bis (Disposizioni in materia di concessioni autostradali) del Decreto Legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla Legge 4 dicembre 2017 n. 172.

Tale norma prevede che gli atti convenzionali di concessione siano stipulati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con i concessionari autostradali, individuati al comma 1 nelle Amministrazioni pubbliche interessate allo sviluppo del corridoio scandinavo mediterraneo sottoscrittrici del Protocollo d'Intesa 14 gennaio 2016.

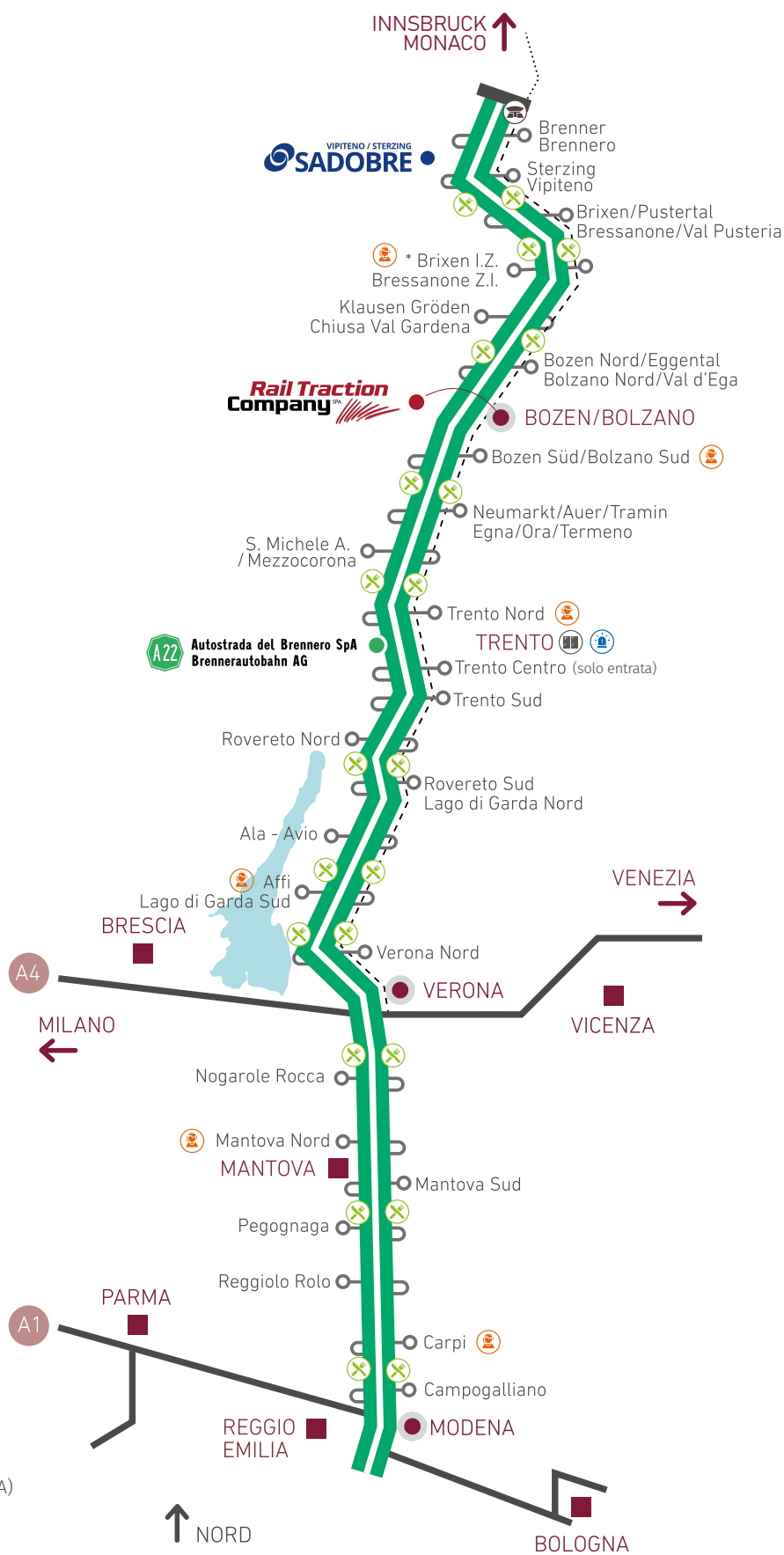
In data 20 maggio 2019 il CIPE ha emesso la delibera n. 24 pubblicata sulla G.U. il 30 settembre 2019 di Approvazione dell'accordo di cooperazione per la concessione autostradale A22 Brennero-Modena. Tale Delibera – facendo seguito alla Delibera CIPE n. 68 del 28 novembre 2018, con la quale è stato introdotto, relativamente alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena, il modello dell'accordo di cooperazione per le tratte autostradali gestite da enti a controllo interamente pubblico, a seguito di consultazione con la Commissione europea e del negoziato con gli enti territoriali – approva l'Accordo di cooperazione per la concessione autostradale A22 Brennero-Modena.

Le interlocuzioni tra il concedente MIT e gli Enti Pubblici territoriali, per l'aspetto concessorio, e tra la Società e i Soci privati, per l'acquisto delle azioni dagli stessi, sono proseguite, ma alla data di redazione del presente documento non si è addivenuto ad una soluzione condivisa del percorso e dello strumento giuridico che possa ottemperare al dettato normativo.

IL CORRIDOIO DEL BRENNERO

A22: l'asse autostradale

L'autostrada A22 è lunga 314 km e congiunge il Brennero (km 0) a Modena (km 314) attraversando il territorio di quattro Regioni: Trentino-Alto Adige, Veneto, Lombardia, Emilia Romagna. Le due carreggiate dell'autostrada (nord e sud) sono caratterizzate da due corsie di marcia di 3,75 m e una corsia di emergenza di 2,50 m, ampliata da Egna a Verona a 3,50 m.



* ENTRATA: disponibile solo in direzione NORD
USCITA: disponibile solo in direzione SUD

La Governance del Gruppo

GRI 102-12, 102-15, 102-16, 102-18, 405-1

La Governance del Gruppo Autobrennero è rappresentata dai seguenti organi:

- **Assemblea dei Soci:** rappresenta l'organo sovrano della Società, è titolare della funzione decisionale (si veda sezione "1.1 Introduzione al Gruppo" per i dettagli);
- **Consiglio di Amministrazione:** gestisce l'impresa compiendo gli atti necessari ed opportuni per l'attuazione e il raggiungimento degli scopi sociali, ad esclusione di quelli che la legge e lo statuto riservano all'Assemblea;
- **Comitato Esecutivo:** cura la gestione ordinaria della Società, ad esclusione degli atti non delegabili per legge e per statuto, nonché la gestione straordinaria, quando l'ammontare del singolo atto non frazionato non superi la spesa di € 4 milioni;
- **Collegio Sindacale:** rappresenta il controllo interno della Società, con funzione di vigilanza sull'amministrazione della Società e sul rispetto dello statuto.

Al 31/12/2020 questi erano così costituiti:

Consiglio di Amministrazione

Reichhalter Hartmann	<i>Presidente Consiglio di Amministrazione</i>
Cattoni Diego	<i>Amministratore Delegato</i>
Scalzotto Manuel	<i>Vicepresidente Consiglio di Amministrazione</i>
Palazzi Mattia	<i>Consigliere</i>
Amort Richard	<i>Consigliere</i>
Olivieri Luigi	<i>Consigliere</i>
Pasquali Maria Chiara	<i>Consigliere</i>
Santagata Giulio	<i>Consigliere</i>
Gerosa Francesca	<i>Consigliere</i>
Aspes Giovanni	<i>Consigliere</i>
Bertazzoni Anna	<i>Consigliere</i>
Guadagnini Barbara	<i>Consigliere</i>
Kofler Astrid	<i>Consigliere</i>
De Col Raffaele	<i>Consigliere</i>

Comitato Esecutivo

Reichhalter Hartmann	<i>Presidente Consiglio di Amministrazione</i>
Cattoni Diego	<i>Amministratore Delegato</i>
Scalzotto Manuel	<i>Vicepresidente Consiglio di Amministrazione</i>
Palazzi Mattia	<i>Membro Comitato Esecutivo</i>
Amort Richard	<i>Membro Comitato Esecutivo</i>

Collegio Sindacale

Ciuffarella Giovanni	<i>Presidente Collegio Sindacale</i>
Zanini Tommaso	<i>Sindaco</i>
Sciuto Romana	<i>Sindaco</i>
Florian von Call Martha	<i>Sindaco</i>
Bergmeister Patrick	<i>Sindaco</i>
Flarer Andrea Renate	<i>Sindaco Supplente</i>
Bonafini Emanuele	<i>Sindaco Supplente</i>
PricewaterhouseCoopers SpA	<i>Società di Revisione</i>

All'interno del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale della Capogruppo è quindi possibile rilevare il seguente grado di diversità di genere e di età tra i componenti:

Diversità di genere e di età

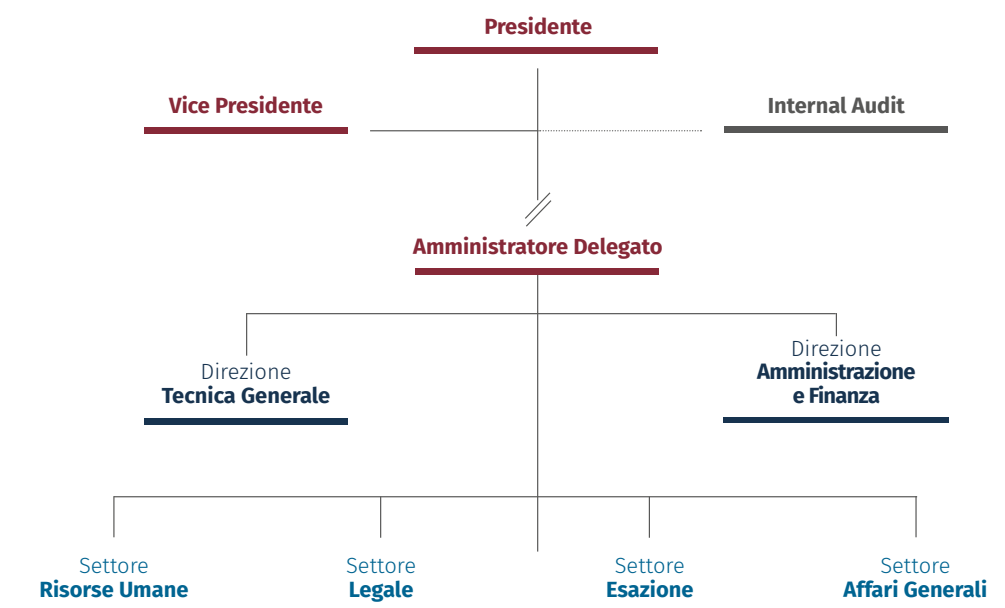
Consiglio di Amministrazione

Collegio Sindacale



	<i>da 31 a 40 anni</i>	<i>da 41 a 50 anni</i>	<i>da 51 a 60 anni</i>	<i>oltre 60 anni</i>	totale
	0	2	2	1	5
	0	2	3	4	9
	0	1	1	1	3
	1	1	2	0	4

Organigramma



La gestione dei rischi e delle opportunità del Gruppo

Consapevole della propria interdipendenza con il territorio e la comunità in cui coopera, il Gruppo ha definito alcuni importanti valori di riferimento per guidare verso uno sviluppo sostenibile le decisioni dei propri organi di governo: sviluppo compatibile con la tutela ambientale, crescita sociale ed economica, locale, nazionale ed europea, ed eliminazione/riduzione dei rischi per la salute e la sicurezza connessi alle attività aziendali. A tali valori, legati alle connessioni “esterne” tra Società e territorio circostante, si aggiungono i valori “interni”: la valorizzazione e lo sviluppo delle risorse umane, legalità, integrità, cortesia e trasparenza, eguaglianza ed imparzialità, continuità e regolarità, partecipazione, efficienza ed efficacia, protezione dei dati personali, salute e sicurezza, rispetto dell’ambiente. Questi principi vengono richiamati nella Carta dei Servizi di Autostrada del Brennero SpA, documento che pubblicizza i valori che quotidianamente il Gruppo persegue e che sono ufficializzati nel Codice Etico di Comportamento.

Per raggiungere gli alti standard di qualità prefissati nell’ambito dell’ambiente e della sicurezza, la Capogruppo si è dotata di un apposito Sistema di Gestione Integrato finalizzato al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- rispettare e migliorare gli standard di qualità e sicurezza nel servizio agli utenti e le performance ambientali;
- assicurare la conformità alle normative cogenti in campo ambientale e della sicurezza correlate alla propria attività;
- dare evidenza e continuità agli impegni già assunti e sostenuti negli ambiti della qualità dell’ambiente e della sicurezza, accentuando il valore della prevenzione.

Il Sistema di Gestione Qualità, Ambiente e Sicurezza della Società, nato nel 2002, rappresenta un utile strumento volto al miglioramento continuo dei principali processi aziendali, con particolare attenzione alle ricadute sulla salute e sicurezza dei lavoratori, sull’ambiente e sulla soddisfazione del Cliente.

I numeri
del sistema
di gestione



Nel corso degli anni, il Sistema di Gestione di Autostrada del Brennero SpA è stato implementato e aggiornato anche in funzione dei nuovi adempimenti relativi alla protezione dei dati personali. Nel 2018 la Società ha adeguato il proprio Sistema di Gestione conformemente alle norme UNI EN ISO 9001:2015 e UNI EN ISO 14001:2015, implementando i documenti “Analisi dei Rischi/Opportunità Rilevanti del SGQ – ERMES”, “Analisi dei Fattori Esterni che influenzano il SGQAS” e “Analisi dei Fattori Interni che influenzano il SGQAS”, strumenti necessari per anticipare potenziali cambiamenti nell’ambiente interno ed esterno e i rispettivi effetti. Nel 2019 ha intrapreso l’iter per la transizione alla norma internazionale UNI ISO 45001:2018 con la contestuale migrazione dalla precedente norma di riferimento BS OHSAS 18001. Nel 2020 l’esecuzione del “Riesame della direzione” e l’attività di auditing interno hanno contribuito a consolidare l’idoneità, l’adeguatezza e l’efficacia del Sistema di Gestione Qualità, Ambiente e Sicurezza e hanno costituito un elemento essenziale per l’individuazione e la valutazione delle opportunità di miglioramento. Nel corso del mese di ottobre 2020, l’Ente di certificazione SGS Italia SpA ha condotto le “visite di sorveglianza” secondo le norme UNI EN ISO 9001, UNI EN ISO 14001 e la “visita di rinnovo” secondo il nuovo standard UNI ISO 45001: gli audit hanno dato esito positivo, confermando il mantenimento della certificazione al Sistema di Gestione Qualità, Ambiente e Sicurezza.

Dal 2009 Autostrada del Brennero SpA ha adottato inoltre, il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (D.Lgs. n. 231/2001) e il Codice Etico di Comportamento, al fine di regolare i principi guida generali che devono guidare tutti i soggetti che operano ed agiscono per il Gruppo.

Nella pratica quotidiana, il Gruppo si avvale dei documenti “Analisi dei Rischi/Opportunità Rilevanti del SGQ – ERMES”, “Analisi dei Fattori Esterni che influenzano il SGQAS” e “Analisi dei Fattori Interni che influenzano il SGQAS” come strumenti per individuare azioni specifiche per affrontare rischi e opportunità relative agli aspetti legati alla Qualità, all’Ambiente e alla Sicurezza. Nel documento “Analisi dei Rischi/Opportunità Rilevanti del SGQ – ERMES” viene riportata la descrizione sintetica del Sistema di controllo esistente in relazione a ciascun rischio/opportunità e ad integrazione dello stesso è prevista un’attività di monitoraggio dell’attuazione delle azioni da intraprendere, generalmente pianificata dopo un anno in occasione del “Riesame della direzione”. Nei documenti “Analisi dei Fattori Esterni che influenzano il SGQAS” e “Analisi dei Fattori Interni che influenzano il SGQAS”, attraverso il metodo della SWOT Analysis, risultano opportunamente valutati gli eventuali “Rischi/Opportunità Rilevanti”, ovvero le minacce e le opportunità aventi influenza sui risultati attesi dal SGQAS.

AREA	NORME E REGOLAMENTI	CONTENUTI
Etica	Codice Etico e di Comportamento	Documento contenente le regole di comportamento adottate dai diversi destinatari e i principi comportamentali relativi a legalità, correttezza, tutela dei diritti umani, salute e sicurezza, rispetto dell'ambiente, diligenza e professionalità, immagine e riservatezza.
Sistema di gestione della qualità	UNI EN ISO 9001	L'obiettivo è di guidare i processi al fine di accrescerne l'efficacia e l'efficienza nella fornitura del servizio verso gli stakeholder esterni.
Sistema di Gestione per la Salute e per la Sicurezza sul Lavoro	UNI ISO 45001	L'obiettivo è di definire le modalità per individuare le responsabilità, le procedure, i processi e le risorse per la realizzazione di una politica di prevenzione e di controllo dei rischi nel rispetto delle norme di salute e sicurezza dei collaboratori vigenti e per il miglioramento continuo delle performance.
Sistema di gestione ambientale	UNI EN ISO 14001	L'obiettivo è fornire all'azienda un approccio e dei mezzi pratici che la sostengano nella gestione della responsabilità ambientale.
Responsabilità amministrativa dell'ente	D.Lgs. n. 231/2001 (Modello di organizzazione, gestione e controllo)	Disposizioni regolanti la gestione aziendale al fine di prevenire il rischio di reati e di illeciti amministrativi, valorizzando i principi di liceità e correttezza.
Personale	L.P. n. 1/2011 Provincia Autonoma di Trento (Family Audit)	Politiche di gestione del personale orientate al benessere dei propri dipendenti e delle loro famiglie, individuando obiettivi e iniziative che consentono di migliorare le esigenze di conciliazione tra vita e lavoro dei dipendenti.
Organismi di ispezione	UNI CEI EN ISO/IEC 17020	Accreditamento ai sensi del D.Lgs. n. 50/2016, il quale prevede, all'art. 26, che le stazioni appaltanti appurino la correttezza e la conformità degli elaborati progettuali alla normativa vigente prima di dare avvio all'appalto delle opere pubbliche.
Responsabilità sociale e ambientale d'impresa	Bilancio di Sostenibilità	Rendicontazione non finanziaria redatta in modo conforme allo standard internazionale GRI – Global Reporting Initiative.

La gestione dell'emergenza Covid-19

La pandemia di Covid-19 ha determinato una grande sfida per il Gruppo, chiamato a garantire la sicurezza dei propri collaboratori e, al contempo, l'esercizio dei propri servizi, con un assetto organizzativo di carattere emergenziale che ha comportato un veloce processo di adattamento delle prassi di lavoro ai nuovi vincoli che la realtà imponeva.

All'insorgere dell'emergenza epidemiologica, è stato di fondamentale importanza definire le priorità al fine di fornire i primi indirizzi operativi volti a massimizzare l'efficacia delle azioni da intraprendere per il contenimento della diffusione del virus SARS-Cov-2.

La prima di queste ha riguardato l'individuazione e la messa in protezione dei lavoratori fragili, ovvero del personale che per patologie pregresse e/o condizioni di salute particolari era esposto ad un rischio più elevato di altri lavoratori in caso di infezione dal virus. Facendo riferimento alle informazioni e agli orientamenti delle autorità e degli organismi preposti alla sanità pubblica nazionali ed internazionali, sono state prontamente individuate e comunicate le misure di prevenzione e protezione da attuare, aggiornando poi di continuo i protocolli anti-contagio che sono stati emessi nel tempo coerentemente all'evolversi della situazione epidemiologica.

Sono state dedicate molte energie all'attività di tracciamento dei contatti, inteso come processo di identificazione delle persone entrate in contatto stretto con una persona infetta, al fine di indicare la necessità di un loro immediato allontanamento dai luoghi di lavoro della Società in attesa delle eventuali disposizioni del Dipartimento di Prevenzione dell'Azienda Sanitaria competente. Va rilevato che, avanzando il fronte della prevenzione previsto dalle autorità sanitarie, la Società ha valutato anche la rischiosità dei contatti cosiddetti "terzi" ovvero dei contatti stretti o di persone in quarantena.

L'attività del Comitato Covid-19 istituito in ottemperanza al "Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro", istituito per l'applicazione e la verifica delle regole stabilite dallo stesso protocollo, ha fornito un contributo decisivo nel contenimento della pandemia.

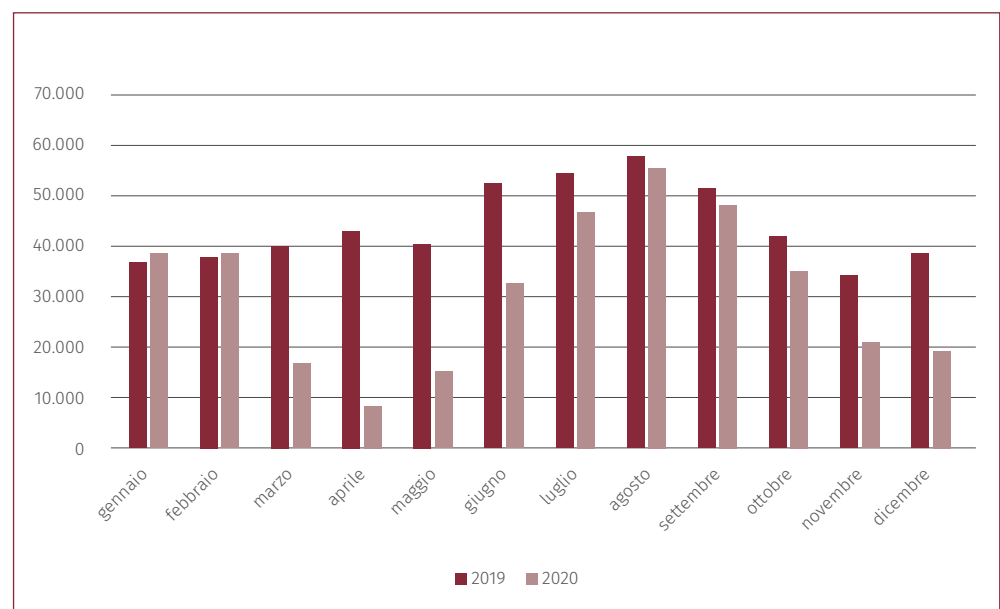
Le Società hanno gestito l'utilizzo di metodologie diagnostiche capaci di rilevare in tempi brevi l'infezione dal virus SARS-Cov-2, per individuare rapidamente eventuali casi all'interno della Società, isolarli e rintracciarne i contatti. I test sono stati offerti ai lavoratori anche nel contesto di screening di massa che vengono effettuati in strutture delle Società particolarmente critiche o nei contesti dove la situazione epidemiologica lo rende opportuno.

Oltre alle disposizioni generali appena presentate, le Società hanno definito piani strategici per proseguire con l'erogazione dei propri servizi compatibilmente con la situazione di emergenza causata dalla pandemia.

Per garantire il normale esercizio autostradale in condizioni di emergenza, Autostrada del Brennero SpA e Sadobre SpA hanno individuato delle aree strategiche e delle strategie organizzative da realizzare - in funzione dei livelli di classificazione delle aree strategiche stesse - per le attività da garantire e presidiare. I servizi svolti dalla Società per garantire l'esercizio autostradale sono stati suddivisi in:

- AREE STRATEGICHE AD ALTO LIVELLO: servizi indispensabili e da garantire per la normale circolazione autostradale;
- AREE STRATEGICHE A MEDIO LIVELLO: servizi che, se non garantiti, comportano l'introduzione di limitazioni alla normale circolazione autostradale;
- AREE STRATEGICHE A BASSO LIVELLO: servizi che, se non garantiti, consentono il temporaneo esercizio autostradale ma che necessitano dell'introduzione, nel più breve tempo possibile, di misure organizzative supplementari.

A22: veicoli teorici medi giornalieri 2019-2020



Gli uffici hanno continuato a svolgere le attività di supporto per il funzionamento delle aree strategiche mantenendo aperte le loro sedi durante il normale orario di lavoro, anche grazie alla turnazione programmata del personale in organico. Il criterio per l'individuazione delle risorse umane e del loro numero per le diverse strutture ha consentito nella fase iniziale di gestire in sicurezza il normale esercizio autostradale e di intervenire nelle diverse emergenze in modo efficiente ed efficace.

Relativamente all'attività di RTC SpA, la pandemia ha causato delle riduzioni di traffici principalmente nel periodo di primo lockdown, con riduzione del 28% nel mese di aprile, leggera ripresa a maggio, forte contrazione a giugno (-19%); negli altri mesi non sono stati invece registrati significativi scostamenti rispetto all'anno precedente dovuti a Covid-19. Il principale elemento di potenziale criticità per il proseguimento della normale attività aziendale era ed è tuttora costituito dalla positività a Covid-19 di uno o più addetti alla sala operativa o dell'ufficio trazione, in quanto determinerebbe la quarantena o l'isolamento fiduciario anche per altri membri del gruppo abitualmente operante su turni avvicendati, rendendo difficile la continuità del servizio. Al fine di scongiurare tale situazione, il personale è stato organizzato in turni di lavoro ed è stato istituito un piano di sostituzioni tale da garantire la continuità delle funzioni operative dell'azienda; ove la mansione lo abbia permesso, il personale è stato dotato di pc portatili, telefoni cellulari e sistemi di video connessione per poter lavorare a distanza.

È stato inoltre costituito un Comitato Interno per la gestione dell'emergenza, con il compito di monitorare costantemente la situazione per garantire il prosieguo dell'attività in sicurezza e nel rispetto delle direttive nazionali ed un comitato aziendale per l'ideazione, applicazione e la verifica delle regole del Protocollo Aziendale, che con cadenza fissa si è riunito per affrontare le differenti fasi dell'emergenza, con il coinvolgimento anche delle rappresentanze sindacali.

L'approccio alla fiscalità

GRI 207-1, 207-2, 207-3

Il Gruppo Autobrennero opera principalmente sul territorio nazionale e adotta di conseguenza le disposizioni previste dalla vigente normativa fiscale italiana, sottoponendosi periodicamente al versamento delle imposte sugli utili prodotti, le imposte sui redditi da lavoro dei dipendenti, le imposte sulle vendite e sui consumi, e gli altri tributi locali in vigore. Per quanto concerne l'imposizione diretta, oltre alle imposte correnti, sono calcolate imposte differite e anticipate sulle differenze di natura temporanea tra i valori di bilancio ed i valori fiscalmente riconosciuti delle attività e delle passività, sulla base della stima delle aliquote fiscali che presumibilmente saranno in vigore al momento della loro manifestazione.

Il Gruppo adotta un approccio improntato a principi di rigore, prudenza e correttezza e rifiuta l'utilizzo di schemi di "pianificazione fiscale aggressiva" mediante la creazione di strutture societarie artificiose o mediante la localizzazione fiscale in Stati considerati come "non cooperativi" o a "fiscalità privilegiata".

La Direzione Amministrazione e Finanza ed il Settore Risorse Umane sono incaricati, per quanto di propria competenza, di monitorare costantemente il quadro normativo e le scadenze, al fine di comunicare ai soggetti interessati di eventuali informazioni ed aggiornamenti rilevanti ai fini delle attività svolte.

I Capi Ufficio, ciascuno per le parti di propria competenza, elaborano un calendario con le scadenze degli adempimenti fiscali e contributivi da sottoporre all'attenzione dei rispettivi Dirigenti.

L'attività e i controlli relativi agli adempimenti fiscali e contributivi si concretizzano nelle seguenti operazioni:

- gestione delle scadenze, determinazione delle imposte, pagamenti riferiti a imposte dirette e indirette;
- gestione delle scadenze, determinazione dei contributi INPS/INAIL ecc. e conseguenti pagamenti;
- calcolo delle imposte in sede di predisposizione del bilancio di esercizio, consolidato e infra-annuale;
- presentazione delle dichiarazioni fiscali e contributive (es. Modello 770, Modello Unico, Comunicazione Annuale IVA e Dichiarazione IRAP ecc.;
- predisposizione di tutta la documentazione necessaria da sottoporre agli organi preposti (AD, CdA o CE) per le relative determinazioni, riferite ad eventuali contenziosi tributari (es. avvisi bonari, cartelle di pagamento o altre comunicazioni similari) e, se necessario, anche con il supporto di consulenti esterni.

Eventuali avvisi bonari, cartelle di pagamento o altre comunicazioni di irregolarità vengono recapitate all'Ufficio Fiscale che provvede, insieme a eventuali consulenti

esterni, all'analisi dell'istanza per la quale viene richiesto il pagamento, attraverso la ricostruzione degli importi ed il loro confronto con le dichiarazioni fiscali presentate ed i modelli di versamento delle imposte versate e dichiarate, oggetto della contestazione. Tale analisi è svolta allo scopo di stabilire la fondatezza o meno delle contestazioni da parte dei pubblici uffici e conseguentemente delle sanzioni applicate e di attivare il corretto iter procedurale per sanare o contestare l'avviso ricevuto.

Al fine di prevenire eventuali reati previsti dal D.Lgs. 231/01, tra i quali sono contemplati anche i reati tributari, il Gruppo si è dotato di un Modello di Organizzazione e Gestione che descrive i principi di comportamento, gli elementi di prevenzione a presidio delle attività "sensibili" e le misure di controllo essenziali deputate alla prevenzione o alla mitigazione degli illeciti. Coerentemente con quanto previsto dal modello il Consiglio di Amministrazione della Società ha affidato ad un organismo collegiale denominato "Organismo di Vigilanza" il compito di vigilare sul funzionamento e sull'osservanza dello stesso e del Codice Etico e di Comportamento.

Infine, la società di revisione incaricata effettua approfondimenti con i responsabili dei vari uffici al fine di rilevare l'errata esecuzione degli adempimenti fiscali inerenti sia al calcolo delle imposte dirette che di quelle indirette, attestando il corretto operato delle aziende attraverso l'emissione della relazione sul bilancio di esercizio.

I rapporti con le autorità fiscali, portatori d'interesse principali di questa tematica sono realizzate nel rispetto dei principi di trasparenza, buona fede e leale collaborazione, al fine di adempiere, nel migliore dei modi anche a questa responsabilità nei confronti della Società.

Il Gruppo Autobrennero e gli obiettivi di Sviluppo Sostenibile

GRI 102-12,

Nel 2015 i leader mondiali hanno fissato 17 obiettivi per lo sviluppo sostenibile della Terra da raggiungere entro il 2030. Questi obiettivi si prefiggono, tra gli altri, di porre fine alla povertà, contrastare le inuguaglianze, arrestare i cambiamenti climatici. Guidati dagli obiettivi, è arrivato il momento per tutti (governi, aziende, società civile e cittadini) di lavorare insieme per costruire un futuro migliore. In questo contesto vengono esplicitati gli impegni del Gruppo Autobrennero in relazione a 9 dei 17 obiettivi che compongono l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e alla luce del Green Deal europeo del 2019.

Gli impegni del Gruppo Autobrennero

Il Gruppo è impegnato nella tutela della salute della generalità dei cittadini che vivono in prossimità delle infrastrutture da esso gestite, degli utenti e dei dipendenti. Nello specifico, si fa promotore di una mobilità sostenibile basata sull'integrazione del trasporto su gomma con il trasporto su ferro e sulla diffusione di fonti di energia alternative ai combustibili fossili, ha drasticamente ridotto negli anni il tasso di incidentalità in autostrada e attua ogni misura di prevenzione e formazione atta a ridurre al minimo la probabilità di incidenti sul lavoro. Inoltre, ha installato nei luoghi più frequentati ricadenti sotto la propria gestione diretta, o indiretta, i DAE, formando il proprio personale, quello del personale delle aree di servizio e gli agenti della Polizia Stradale al loro utilizzo.



Da molti anni il Gruppo è fortemente impegnato nella lotta al cambiamento climatico attraverso la riduzione delle emissioni di CO₂. L'impegno è attuato su diversi fronti: la promozione della mobilità sostenibile, la diffusione di carburanti a basso impatto ambientale come l'idrogeno, l'innovazione per la riduzione della congestione del traffico veicolare nei periodi di maggiore domanda di servizio, la creazione di punti di ricarica per veicoli elettrici e di punti di alimentazione per i generatori dei veicoli a temperatura controllata.



Il Gruppo è impegnato nell'aumento dell'approvvigionamento energetico da fonti rinnovabili e a basso impatto per migliorare costantemente le proprie performance energetiche. Tra i principali progetti: la creazione, per prima in Italia nel 2014, di un impianto di produzione di idrogeno da fonti rinnovabili con relativa distribuzione in prossimità della stazione autostradale di Bolzano Sud (altri 5 impianti sono in previsione); l'installazione nel 2009 della prima barriera antirumore fotovoltaica in Italia; la realizzazione di punti di ricarica per veicoli elettrici; l'aumento dei punti di rifornimento di metano nelle aree di servizio. La realizzazione nel corso del 2018 all'interno dell'autoporto Sadobre SpA, presso la barriera autostradale di Vipiteno (BZ), del primo impianto di distribuzione GNL¹.



¹ Gas naturale liquefatto



La Capogruppo interpreta sé stessa come “autostrada di prossimità”, ovvero una società al servizio dei territori attraversati, i cui Enti locali sono pertanto non solo Soci, ma anche partner di un’infrastruttura che vuole essere sempre più sostenibile. Autostrada del Brennero SpA è inoltre impegnata per la salvaguardia del patrimonio storico-artistico, attraverso progetti di restauro e di ristrutturazione di beni monumentali limitrofi al tracciato autostradale.



Il Gruppo investe nella ricerca per aggiornare l’infrastruttura e renderla sostenibile, di qualità e affidabile, nell’ottica di contribuire a migliorare il futuro sistema della mobilità a livello europeo.

Particolare attenzione è rivolta alla riduzione della congestione del traffico, in aumento strutturale negli ultimi anni, con ricadute positive sia dal punto di vista ambientale che sociale, alla mitigazione degli impatti acustici e paesaggistici e alla creazione di valore nel rispetto dei territori attraversati e delle popolazioni residenti.



La Capogruppo è impegnata nell’educazione autostradale degli studenti delle scuole secondarie inferiori e superiori. In particolare, si preoccupa di integrarne le conoscenze specifiche in materia di sicurezza autostradale. Autostrada del Brennero SpA inoltre sostiene l’istruzione dei figli dei dipendenti attraverso l’erogazione di borse di studio.



Il Gruppo si impegna per raggiungere elevati livelli di produttività economica attraverso la diversificazione dei servizi, l’aggiornamento tecnologico e l’innovazione. Con la certificazione Family Audit, il cui iter è stato avviato nel 2009, la Capogruppo promuove il benessere del personale, prevedendo ad esempio l’estensione dell’utilizzo della banca ore al contratto part time, l’introduzione di sistemi di formazione a distanza, l’ampliamento della flessibilità durante pausa pranzo. Nello specifico la Società promuove: il miglioramento delle condizioni di lavoro del personale dipendente, la formazione e l’aggiornamento professionale, l’integrazione con le aziende del territorio. Il tasso di ritorno al lavoro dopo il congedo parentale è pari al 100%.



La Capogruppo persegue il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile, attraverso la creazione di partnership con gli stakeholder e la partecipazione a progetti europei, finalizzati allo scambio e alla condivisione di conoscenza, esperienza, risorse tecnologiche e finanziarie.



Il Gruppo effettua gli acquisti, per quanto possibile, secondo criteri di sostenibilità. Inoltre, è impegnata nel riutilizzo dei materiali nello svolgimento delle attività di realizzazione di nuove opere e di manutenzione dell’infrastruttura. La Capogruppo effettua la rendicontazione non finanziaria dal 2015, avvalendosi come strumento del Bilancio di Sostenibilità e della metodologia internazionale GRI – Global Reporting Initiative. Scopo della pubblicazione è anche coinvolgere e comunicare l’impegno per la sostenibilità a tutti gli stakeholder.

Gli stakeholder del Gruppo

GRI 102-13, 102-40, 102-42, 102-44

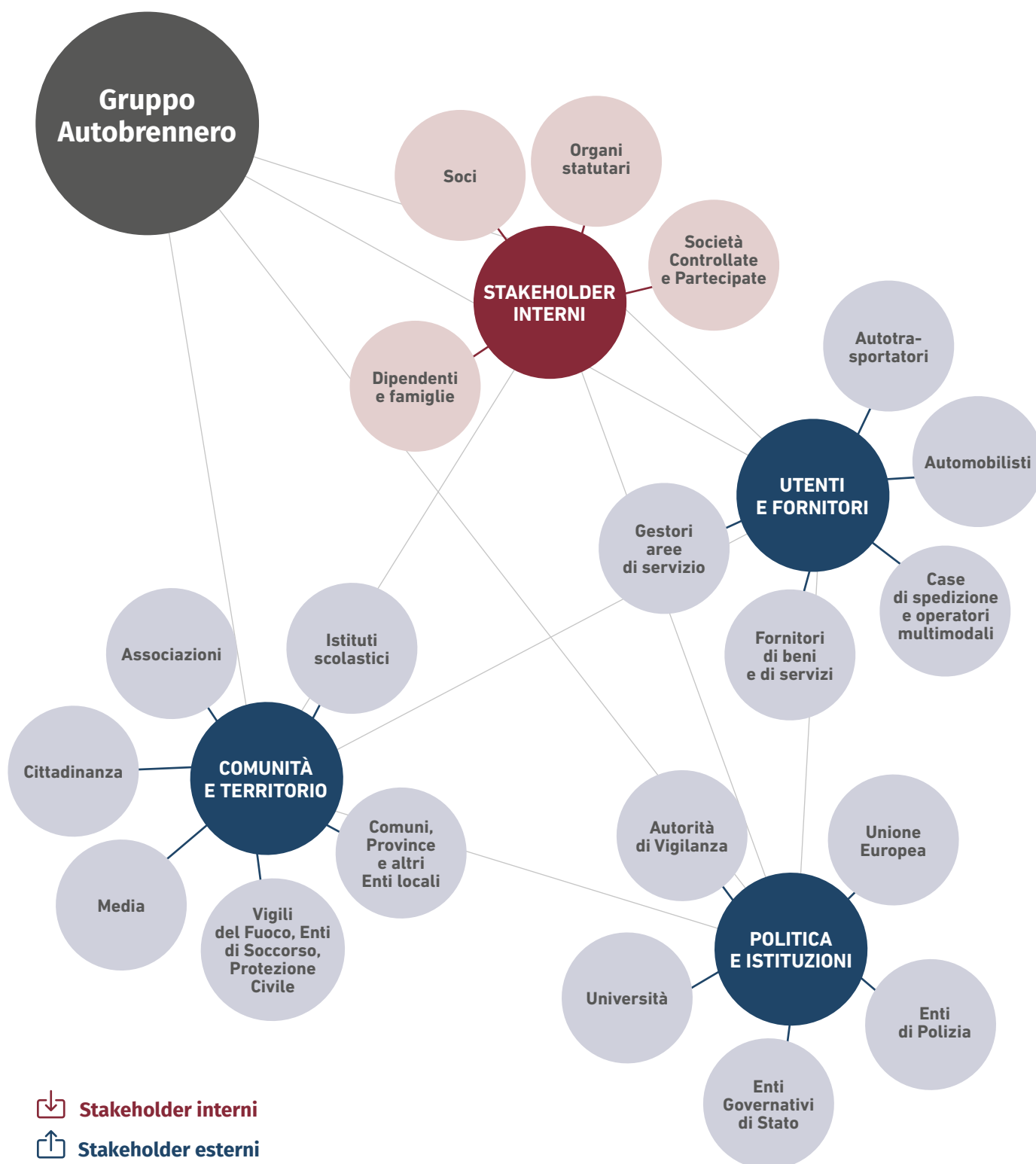
Per il Gruppo Autobrennero il dialogo con gli stakeholder e l'analisi di materialità che ne deriva sono strumenti importanti per illustrare i risultati del percorso di sviluppo sostenibile intrapreso, coerentemente con la propria strategia di business, al fine di definire i contenuti del Bilancio secondo le Linee Guida di rendicontazione internazionali GRI Standards.

Gli stakeholder rappresentano un'ampia gamma di interessi diversi: mantenere relazioni stabili e durature è un elemento cruciale per la creazione di valore condiviso nel lungo periodo. Attraverso la comprensione delle specifiche necessità e priorità manifestate dagli stakeholder, il Gruppo Autobrennero può gestire anticipatamente l'insorgere di potenziali criticità e perfezionare le proprie azioni in risposta agli interessi degli stakeholder. Il Gruppo applica un approccio proattivo nei confronti della pluralità di interlocutori con cui costantemente si rapporta, promuovendo il dialogo costante e recependone le esigenze ed è consapevole che questi momenti di confronto costituiscono occasioni reciproche di crescita e arricchimento. Attraverso la mappa degli stakeholder il Gruppo Autobrennero identifica in modo puntuale i propri interlocutori al fine di impostare un efficace processo di ascolto e di coinvolgimento delle parti interessate interne ed esterne alla Società. Questi sono riassumibili in quattro categorie principali, che contengono a loro volta un totale di 20 gruppi di soggetti:

Stakeholder interni	Dipendenti e famiglie
	Soci
	Organi statutari
	Società Controllate e Partecipate
Utenti, clienti e fornitori	Autotrasportatori
	Automobilisti
	Casse di spedizione e operatori multimodali
	Gestori di aree di servizio
	Fornitori di beni e servizi
Politica e istituzioni	Unione europea
	Enti di polizia
	Enti Governativi di Stato
	Università
	Autorità di Vigilanza
Comunità e territorio	Associazioni
	Istituti scolastici
	Comuni, Province e Enti locali
	Vigili del Fuoco, Enti di Soccorso, Protezione Civile
	Media
	Cittadinanza

LA MAPPA DEGLI STAKEHOLDER

La mappa degli stakeholder del Gruppo identifica i propri interlocutori principali.



Per il Gruppo Autobrennero il dialogo con gli stakeholder non si limita ad un solo momento di ascolto in occasione del processo di analisi della materialità, ma è piuttosto rappresentato da una comunicazione bidirezionale costante che viene attuata con una periodicità guidata dalle necessità che possono emergere da ciascuna categoria.

Per quanto concerne gli stakeholder interni sono stati strutturati diversi momenti di ascolto e di dialogo che hanno coinvolto dapprima il management della Società e successivamente i soci ed i dipendenti di tutte le funzioni del Gruppo. Questi incontri hanno guidato le attività di analisi della materialità e la raccolta di informazioni relative alle responsabilità ambientali, sociali e di governance delle Società.

Esternamente le istanze delle parti interessate sono state raccolte attraverso le modalità più adatte al confronto con ciascuna categoria di stakeholder, basandosi su pratiche di comunicazione affinate nel tempo dal Gruppo Autobrennero. Si riporta qui di seguito una schematizzazione delle modalità di coinvolgimento degli stakeholder.

Categoria stakeholder	Soggetti coinvolti	Modalità e canali di coinvolgimento
Dipendenti e famiglie	<i>Dipendenti a tempo pieno, part-time, somministrati, collaboratori stagionali e relativi familiari.</i>	<i>Comunicazioni dirette, riunioni periodiche, videoconferenze, progetti di "family audit".</i>
Soci	<i>La compagine societaria, composta sia da enti pubblici, che da soci privati.</i>	<i>Riunioni periodiche, con cadenza almeno annuale, sia in presenza che in videoconferenza e documenti di reportistica.</i>
Organi statutari	<i>Consiglio di Amministrazione, Presidente, Vicepresidente, Amministratore Delegato, Amministratori, Collegio Sindacale, Comitato Esecutivo.</i>	<i>Riunioni periodiche, in occasione di tutte le casistiche previste dallo statuto, sia in presenza che in videoconferenza e documenti di reportistica.</i>
Società Controllate e Partecipate	<i>Imprese Controllate: Autostrada Regionale Cispadana SpA, Autostrada Campogalliano Sassuolo SpA, STR - Brennero Trasporto Rotaia SpA, RTC - Rail Traction Company SpA, Sadobre SpA. Tra le imprese collegate vi sono anche Istituto per Innovazioni Tecnologiche Scarl e Lokomotion GmbH.</i>	<i>Comunicazioni dirette e riunioni periodiche.</i>
Autotrasportatori	<i>Utenti con veicoli a 3, 4 o 5 assi, veicoli in classe B ovvero con l'altezza rispetto al primo asse superiore ad 1,30 m che percorrono la tratta.</i>	
Automobilisti	<i>Altre tipologie di utenti del servizio autostradale, non inclusi nella categoria di cui sopra.</i>	<i>PMV, Carta dei Servizi, mass media, sito internet, app, indagini di customer satisfaction.</i>

Categoria stakeholder	Soggetti coinvolti	Modalità e canali di coinvolgimento
Case di spedizione e operatori multimodali	<i>Operatori privati dei servizi di spedizione.</i>	<i>Comunicazioni dirette, negoziazione dei rapporti contrattuali, riunioni di confronto.</i>
Gestori aree di servizio	<i>Gestori delle 22 aree di servizio presenti lungo A22, di cui 11 in corsia sud e 11 in corsia nord.</i>	<i>Comunicazioni dirette, negoziazione dei rapporti contrattuali, riunioni di confronto.</i>
Fornitori di beni e servizi	<i>Operatori economici che offrono servizi di progettazione, di manutenzione, materie prime, sussidiarie di consumo e merci, immobilizzazioni, appalto lavori o servizi.</i>	<i>Comunicazioni dirette, negoziazione dei rapporti contrattuali, riunioni di confronto.</i>
Unione europea	<i>Organizzazione internazionale politica ed economica a carattere sovranazionale, che eroga finanziamenti per lo sviluppo di progetti di rilevanza europea.</i>	<i>Comunicazioni formali e incontri di confronto.</i>
Enti di polizia	<i>Sezioni speciali di polizia volte a garantire la sicurezza nelle sedi autostradali e ferroviarie.</i>	<i>Comunicazioni dirette ed incontri periodici.</i>
Enti Governativi di Stato	<i>Enti, tra cui MIT e ART, che regolamentano l'attività del Gruppo.</i>	<i>Comunicazioni formali e incontri di confronto.</i>
Università	<i>Enti che contribuiscono alla crescita del Gruppo grazie alla collaborazione nei progetti di ricerca seguiti e alla creazione di nuovi potenziali talenti.</i>	<i>Comunicazione dirette, coinvolgimento in progetti di ricerca, eventi specifici.</i>
Autorità di Vigilanza	<i>Autorità Pubbliche, tra cui ANAC e ANSFISA, volte a garantire una costante trasparenza nelle procedure.</i>	<i>Comunicazioni formali, incontri di confronto, documenti di reportistica.</i>
Associazioni	<i>Gruppi presenti sul territorio, tra cui organismi territoriali e associazioni di categoria.</i>	<i>Comunicazioni dirette, eventi specifici, riunioni di confronto.</i>
Istituti scolastici	<i>Istituti scolastici di diverso grado presenti sul territorio in cui opera il Gruppo.</i>	<i>Progetti ed eventi di sensibilizzazione specifici.</i>
Comuni, Province e altri Enti locali	<i>Enti locali, tra cui le Agenzie per la Protezione dell'Ambiente e gli Uffici Comunali, presenti sul territorio in cui opera il Gruppo.</i>	<i>Comunicazioni dirette, eventi specifici, riunioni di confronto.</i>
Vigili del Fuoco, Enti di Soccorso, Protezione Civile	<i>Enti di Soccorso, che per competenza, collaborano con la Società, per attività di soccorso e formazione.</i>	<i>Comunicazioni dirette, corsi di formazione, riunioni di confronto.</i>
Media	<i>Giornali, telegiornali, radio, siti web</i>	<i>Comunicazioni specifiche, comunicati stampa.</i>
Cittadinanza	<i>Gruppi di persone che risiedono lungo la tratta e le imprese che operano nella zona di influenza.</i>	<i>Comunicazioni dirette e azioni di coinvolgimento in decisioni strategiche, realizzate con il supporto delle Amministrazioni Locali.</i>

L'analisi di materialità

GRI 102-15, 102-43, 102-46, 102-47

In termini di rendicontazione di sostenibilità sono considerati materiali gli aspetti che hanno un impatto significativo sulle performance economiche, sociali e ambientali del Gruppo e che potrebbero influenzare in modo sostanziale le valutazioni e le decisioni degli stakeholder. Il processo di analisi della materialità è partito da un riesame di quanto precedentemente condotto in occasione del Bilancio di Sostenibilità 2017-2018 ed ha previsto un aggiornamento degli aspetti materiali suddivisi nei tre ambiti ESG (E-Ambientale, S-Sociale, G-Governance).

La revisione degli aspetti ritenuti materiali deriva da un processo che ha previsto nuovamente l'analisi di fonti bibliografiche interne, il coinvolgimento dei vertici aziendali, del gruppo di lavoro e dei principali stakeholder identificati. Ne sono risultati 20 temi materiali che verranno trattati nel dettaglio nei successivi 5 capitoli del presente documento: ciascuno di essi rappresenta una direttiva di azione intrapresa dal Gruppo Autobrennero verso un business più sostenibile.

Temi materiali per il Gruppo Autobrennero

Il valore del Gruppo	Gestione responsabile della catena di fornitura
	Investimenti strutturali
	Ricerca, innovazione e digitalizzazione
La tutela dell'ambiente	Mobilità sostenibile
	Energia e fonti rinnovabili
	Tutela del territorio e delle risorse naturali
	Inquinamento atmosferico
	Inquinamento acustico
	Inquinamento del suolo
	Consumi responsabili dei materiali
	Gestione dei rifiuti
Il benessere degli utenti	Manutenzione infrastrutture, attrezzature, macchinari
	Sicurezza degli utenti
	Privacy e sicurezza delle informazioni
	Soddisfazione dei viaggiatori
L'attenzione alle comunità locali	Impatti economici indiretti per le comunità locali
	Collaborazione con il territorio
Il benessere dei collaboratori	Occupazione, formazione e sviluppo
	Sicurezza e salute dei collaboratori
	Welfare aziendale

LA MATRICE DI MATERIALITÀ

La matrice di materialità sintetizza graficamente il rapporto di interrelazione che esiste tra i valori di ponderazione attribuiti ai temi da parte del Gruppo Autobrennero rispetto agli stakeholder. La mappa è stata disegnata con due scale di valori: sull'asse delle ordinate è rappresentata la rilevanza per gli stakeholder; sull'asse delle ascisse quella per il Gruppo.







.02

Il valore del Gruppo

*Il valore di un Gruppo non si esaurisce
nei ricavi che esso produce.
Questa affermazione, vera in generale,
lo è in particolare per il Gruppo
Autobrennero, per il volano
che rappresenta in campo economico
come in campo sociale.*

La catena di fornitura

GRI 102-9, 102-10, 204-1

Il Gruppo Autobrennero è consapevole dell'impatto economico, sociale ed ambientale esercitato dalla propria attività, e pertanto ritiene la gestione della catena di fornitura particolarmente rilevante per la crescita di tutti i soggetti coinvolti. Una gestione responsabile della catena di fornitura può impattare positivamente non solo sulla crescita economica dei soggetti coinvolti, ma anche sulla crescita del know-how aziendale e sulla maturazione professionale dei dipendenti delle aziende fornitrici. Per questa ragione, nel servirsi annualmente di una mole considerevole di forniture di beni e servizi, il Gruppo si impegna in una gestione attenta dei fornitori al fine di rispettarne le modalità di fruizione e di garantire un valore aggiunto per le imprese e i propri dipendenti. Inoltre, il Gruppo si pone l'obiettivo costante di valutare e ridurre gli impatti ambientali lungo la catena di fornitura tramite l'implementazione di iniziative volte a migliorare le proprie performance ambientali, ad esempio tramite l'approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili ed investimenti in progetti relativi alla mobilità sostenibile.

Nello svolgimento delle proprie attività, il Gruppo ha la necessità di servirsi di appalti per l'erogazione di servizi e forniture e per gestire i relativi approvvigionamenti. In particolare, Autobrennero, durante le fasi di ricerca e di esecuzione di tali procedure, è tenuta al rispetto della normativa in materia di contratti pubblici con riferimento ai lavori, mentre per quanto concerne i servizi e le forniture, il Gruppo ha scelto autonomamente di procedere nel rispetto della medesima normativa. In particolare, le varie richieste di spesa sono formulate dalla Direzione o dal Settore "responsabile" di una determinata attività e le relative proposte sono successivamente inviate all'organo aziendale competente per l'approvazione della materia e dell'importo di spesa. L'iter di approvazione segue diverse modalità:

- modello 101;
- determina dell'Amministratore Delegato;
- delibera del Comitato Esecutivo;
- delibera del Consiglio di Amministrazione.

Nella seguente tabella sono riportati il totale dei fornitori coinvolti per tipologia nel corso del 2019 e del 2020, con il dettaglio dei fornitori per le singole società del Gruppo.

Numero di fornitori suddivisi per tipologia di approvvigionamento (Gruppo Autobrennero)

	2019	2020
Fornitori di materie prime	558	509
Fornitori di servizi	1.448	1.300
Fornitori per godimento beni di terzi	31	31
Fornitori di altri costi	57	45
Fornitori di immobilizzazioni	346	290
Numero Totale di Fornitori	2.440	2.175

Rispetto a quanto rendicontato per Autostrada nel Brennero nel precedente Bilancio di Sostenibilità, non si segnalano modifiche significative alla struttura della catena di fornitura negli ultimi due anni. In generale si evidenzia esclusivamente una leggera contrazione del numero dei fornitori a causa del rallentamento delle attività economiche dovute alla pandemia da Covid-19.

Sebbene i dati riportati vengano rappresentati a livello aggregato, ogni Società presenta le proprie peculiarità in termini di fornitori coinvolti, in considerazione delle diverse attività svolte. Ad esempio, le forniture tipiche di **Autostrada del Brennero SpA** riguardano i seguenti campi:

- manutenzioni;
- sali fondenti;
- sicurvia e recinzioni;
- segnaletica e segna margini;
- materiale elettrico;
- vestiario dipendenti;
- materiale esazione pedaggi;
- carburanti e lubrificanti;
- utenze;
- assicurazioni;
- servizio elaborazioni dati;
- servizio raccolta denaro;
- aggiornamento e manutenzione software;
- spese formazione personale;
- consulenze.

La società **RTC - Rail traction Company SpA**, che fornisce un servizio di trazione ferroviaria di convogli merci tramite l'utilizzo di locomotori condotti da personale dipendente, nella sua attività si avvale essenzialmente di fornitori di servizi, in particolare:

- fornitura di energia, con assoluta prevalenza di RFI come fornitore di energia elettrica e tracce ferroviarie per poter viaggiare sui binari;
- fornitura di locomotori e manutenzione degli stessi;
- fornitura di servizi terminalistici e di manovra nei punti di arrivo o partenza dei treni;
- altri fornitori sono, ad esempio, società di trasporto pubblico, hotel e altri servizi accessori all'attività del personale viaggiante.

Invece, nel caso della società **Sadobre SpA**, i principali fornitori consistono in:

- energia elettrica e teleriscaldamento;
- servizi di telecomunicazione;
- programmi contabili e assistenza;

- pulizia e manutenzioni;
- consulenze e varie prestazioni professionali;
- servizi per le forniture per l'ufficio e l'arredamento.

Al fine di garantire un impatto equanime delle proprie spese per la fornitura di beni e servizi, il Gruppo applica, ove possibile, modalità di assegnazione degli incarichi che consentano il coinvolgimento di un elevato numero di soggetti economici e la loro rotazione, così da stimolare una concorrenza virtuosa.

Nel fare ciò, il Gruppo si impegna nel creare valore all'interno del tessuto socioeconomico locale, promuovendo la collaborazione, ove possibile, con fornitori locali e monitorando le relative percentuali sul totale dei fornitori. Come viene illustrato nella tabella seguente, la percentuale di spesa verso i fornitori locali rappresenta il 29% della spesa totale, in aumento rispetto al 26% del 2019.

Proporzione di spesa
verso i fornitori locali
(Gruppo
Autobrennero)

Fornitori suddivisi geograficamente	2019	2020
Fornitori locali	1.511	1.372
Altri fornitori	873	766
Numero totale di fornitori	2.384	2.138

Fornitori suddivisi geograficamente (spesa)	2019	2020
Spesa su fornitori locali	€ 49.757.917	€ 51.194.071
Spesa su altri fornitori	€ 142.925.161	€ 122.617.638
Spese totali	€ 192.683.078	€ 173.811.709
Percentuale di spesa verso fornitori locali	26%	29%

Si specifica che per fornitore "locale", nel caso di Autostrada del Brennero SpA e Sadobre SpA, si intende il fornitore che ha sede legale o amministrativa, esplicitata nelle relative fatture, all'interno del territorio di una delle province attraversate dall'arteria autostradale (Bolzano, Trento, Verona, Mantova, Modena e Reggio Emilia), mentre, nel caso di RTC SpA, sono state considerate le province di una delle sedi di RTC SpA e quelle di partenza o arrivo dei treni gestiti (terminal ferroviari inclusi).

Investimenti



Il Gruppo Autobrennero è costantemente impegnato nel garantire la sicurezza e la continuità dell'esercizio attraverso ingenti investimenti in materia di manutenzione, riqualificazione e sviluppo delle infrastrutture esistenti con l'obiettivo di migliorarne l'efficienza e di offrire un servizio sempre più moderno ed affidabile.

In particolare, gli investimenti del Gruppo si inseriscono all'interno dell'attuale Piano Economico Finanziario riferito all'arco temporale 2003-2045. Il Piano Economico Finanziario, comprensivo del Piano degli investimenti, è divenuto parte integrante della convenzione sottoscritta tra la società Capogruppo Autostrada del Brennero SpA ed il concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla fine del 2005, con il perfezionamento dell'atto integrativo di proroga della concessione fino al 30 aprile 2014. In vista della scadenza della concessione e al fine di garantire il servizio autostradale senza soluzione di continuità, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con provvedimento del 25 febbraio 2014, ha invitato la Società a proseguire nella gestione della concessione a partire dal 1° maggio 2014, con l'obbligo di assicurare gli interventi di manutenzione ordinaria e l'esecuzione di tutti gli interventi preventivamente concordati finalizzati al mantenimento degli standard di sicurezza dell'infrastruttura.

In generale, il Gruppo si impegna in molteplici investimenti finalizzati a:

- migliorare l'accessibilità dei territori limitrofi attraverso infrastrutture di collegamento alla rete autostradale;
- valorizzare i territori dal punto di vista turistico;
- tutelare e promuovere il patrimonio storico, artistico e culturale;
- sostenere le comunità colpite da calamità naturali;
- restaurare beni storico-artistici nei territori attraversati dal tracciato dell'A22;
- salvaguardare l'ambiente e i territori circostanti tramite iniziative volte a: mitigare l'inquinamento acustico grazie alla progettazione e alla realizzazione delle barriere antirumore;
- favorire la produzione e l'approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili e la diffusione di carburanti alternativi a basso impatto ambientale;
- ridurre l'inquinamento atmosferico prodotto da emissioni di CO₂ dirette ed indirette;
- ottimizzare il consumo di risorse naturali vergini tramite la costante ricerca di sostituire materiale naturale proveniente da cave di prestito con materiale riciclato;
- migliorare la gestione differenziata dei rifiuti con l'obiettivo di incrementare il più possibile il quantitativo di rifiuti avviati a riciclo.

Investimenti
in infrastrutture
ed in servizi
(Gruppo
Autobrennero)



Nello specifico, per quanto riguarda gli investimenti della Capogruppo Autostrada del Brennero SpA, si riportano di seguito le opere strutturali più rilevanti:

Realizzazione della terza corsia Verona-Modena

Si tratta del più importante e articolato ampliamento infrastrutturale dai tempi della costruzione dell'autostrada. Il progetto interessa oltre 90 chilometri di rete autostradale, nel tratto compreso tra le province di Verona, Mantova, Reggio Emilia e Modena. L'investimento realizzato nel periodo 2006-2020 è stato complessivamente pari a circa 24 milioni di euro.

Adeguamento della corsia d'emergenza tra Egna e Verona

I lavori prevedono l'allargamento di un metro della corsia di emergenza lungo la carreggiata nord dalla stazione di Egna/Ora (BZ) fino a quella di Verona Nord, con l'obiettivo di incrementare la sicurezza del tracciato. Il progetto prevede altresì il rifacimento delle opere connesse, quali piazzole, varchi, barriere di sicurezza, attenuatori d'urto, segnaletica orizzontale e verticale, piste di immissione e uscita dalle stazioni autostradali e dalle aree di servizio. L'investimento realizzato nel periodo 2006-2020 è stato complessivamente pari a 155 milioni di euro.

Rifacimento di sovrappassi, vie di fuga ed accessi d'emergenza

L'investimento in questa tipologia di interventi è anch'esso riconducibile ad un obiettivo di incremento della sicurezza del tracciato. L'investimento realizzato nel periodo 2006-2020 è stato complessivamente pari a 113 milioni di euro.

Innovazioni gestionali

In questa voce figurano interventi diversi, come la realizzazione di barriere antirumore, la riqualificazione di aree infrastrutturali, centri di manutenzione, stazioni autostradali e centri di assistenza utenti, la ristrutturazione delle aree di servizio, la realizzazione di una stazione per il controllo dei mezzi pesanti che entrano nel territorio italiano, la creazione di zone parcheggio e la dotazione di tecnologie per la sicurezza, quali ad esempio i software di supervisione e controllo utilizzati dal Centro Assistenza Utenza, i pannelli a messaggio variabile a disposizione di chi viaggia ed i sistemi di rilevamento automatico di veicoli in contromano. Nella presente voce sono compresi altresì gli investimenti della Società a favore di nuove energie pulite,


€ 239.000.000Investimenti in nuove energie
pulite 2006-2020

con i relativi costi di ricerca e sperimentazione. L'investimento realizzato nel periodo 2006-2020 è stato complessivamente pari a 239 milioni di euro.

Inoltre, il Gruppo si impegna in ulteriori investimenti di varia natura. RTC SpA, nell'ambito dell'innovazione digitale, ha allocato 1,2 milioni di euro per l'aggiornamento del sistema ETCS (European Train Control System), ovvero un sistema di gestione, controllo e protezione del traffico ferroviario e relativo segnalamento a bordo, progettato per sostituire i molteplici, e tra loro incompatibili, sistemi di circolazione e sicurezza delle varie Ferrovie Europee allo scopo di garantire l'interoperabilità dei treni. L'intervento è stato realizzato sulle cinque locomotive E189 per permetterne la circolazione anche all'estero. Sadobre SpA ha invece sostenuto una spesa pari circa a 4,2 milioni di euro nell'anno 2020 per la ristrutturazione degli edifici presenti nella area di sosta di propria competenza. Questi hanno riguardato in particolare la ristrutturazione del Top Stop, ossia l'edificio che ospita tutti i principali servizi alla persona offerti nell'autoporto (bar, ristorante, supermercato, servizi igienici...).

La mole di investimenti realizzata genera ricadute indirette sui territori producendo diverse esternalità positive:

- fornitori: affidamento di lavori, servizi e forniture a soggetti principalmente ubicati in prossimità dell'autostrada;
- scambi commerciali: incremento degli scambi commerciali import-export tra Italia e Paesi UE;
- turismo: incremento delle presenze turistiche nel territorio;
- occupazione: contributo alla riduzione del tasso di disoccupazione, oltre che come fattore di attrazione demografica;
- ambientale: abbattimenti del rumore e delle vibrazioni, protezione della biodiversità e del paesaggio, gestione dei rifiuti, protezione dell'aria e del clima, gestione delle acque di scarico, sperimentazioni e produzione di energia da fonti rinnovabili;
- sicurezza: pannelli di comunicazione, sensori, mezzi adibiti ad operazioni invernali, ecc. volti a ridurre il numero ed il rischio di incidenti, oltre che i tempi di pronto intervento e di messa in sicurezza.

Innovazione e digitalizzazione



La mobilità è un settore ad alto contenuto tecnologico. Il Gruppo Autobrennero è attivo su diversi fronti in materia di ricerca e innovazione, vanta una serie di collaborazioni in progetti di ricerca che coinvolgono diversi Atenei italiani ed è partner di molti progetti di ricerca europei, in particolare nel campo delle smart road.

La ricerca applicata in materia di mobilità è un campo di grande rilevanza per il Gruppo che ha fatto storicamente dell'innovazione uno degli strumenti di elezione per garantire al Paese l'efficienza del suo primo collegamento europeo, il passo del Brennero, dal quale transita oltre il 10% di tutto l'import-export italiano. Aumentare la capacità autostradale senza il consumo di ulteriore territorio e integrare al meglio le diverse forme di trasporto gestite rappresentano i campi di azione prioritari per il Gruppo anche in ragione della particolare condizione ambientale in cui è chiamato ad operare, ossia a scavalco dell'arco alpino.

Attualmente, i principali progetti di ricerca svolti dal Gruppo Autobrennero riguardano il campo delle smart road. L'obiettivo perseguito dalla Capogruppo Autostrada del Brennero SpA è dotare la rete di un sistema di comunicazione infrastruttura-veicolo (I2V) in grado di gestire il traffico veicolare in modo non dissimile dal traffico ferroviario, superando l'attuale modalità sostanzialmente aleatoria di fruizione dell'infrastruttura in modo da aumentare la capacità dell'arteria, ridurre le emissioni inquinanti e azzerare quel fattore umano che è oggi la causa quasi unica di incidenti. Il Green Corridor a cui punta il Gruppo, infatti, non è solo un corridoio libero da emissioni inquinanti, ma anche libero da incidenti.

Con il fine di avvalersi sempre delle tecnologie più innovative per accrescere il livello di sicurezza dell'infrastruttura e ridurre l'incidentalità, Autostrada del Brennero SpA è partner di diversi progetti europei.

- Il progetto **ICT4CART**, co-finanziato dalla Commissione europea nell'ambito del Programma Horizon2020 per il periodo 2018-2021, ha l'obiettivo di fornire un'infrastruttura ICT per consentire la transizione verso l'automazione dei trasporti su strada. Per soddisfare tale obiettivo di alto livello, ICT4CART riunisce, adattandoli e migliorandoli, i progressi tecnologici delle diverse industrie, soprattutto telecomunicazioni, automobilistiche e IT e adotta un approccio di comunicazione ibrida in cui tutte le principali tecnologie wireless, cioè cellulari, ITS G5 e LTE-V, sono integrate in un'architettura flessibile di rete.
- Il progetto **5G-CARMEN** (5G for Connected and Automated Road Mobility in the European uNion), co-finanziato dalla Commissione europea nell'ambito del Programma Horizon2020 per il periodo 2018-2021, affronta le sfide della mobilità cooperativa, connessa ed automatizzata sfruttando il concetto di "corridoi della mobilità (mobility corridors)". Nell'ambito del progetto,

Autostrada del Brennero SpA mette a disposizione la propria infrastruttura per consentire l'implementazione degli use cases sviluppati in collaborazione con i partner di progetto.

- Il progetto **Safe Strip**, promosso nell'ambito del programma Horizon 2020, attivo dal 2017 al 2020, si è occupato di sviluppare soluzioni tecnologiche innovative, studiando e sperimentando l'utilizzo delle applicazioni dei sistemi cooperativi (C-ITS) in ambito stradale con l'ausilio di strisce intelligenti low cost da applicare direttamente sulla pavimentazione. I test che hanno avuto luogo in Italia sono stati svolti in A22, presso la stazione autostradale di Trento Centro (in corrispondenza della pista in uscita permanentemente chiusa al traffico) ed hanno visto la partecipazione di numerosi partner del progetto (tra cui CRF, Piaggio, Swarco, CETH e Valeo). Durante le sperimentazioni è stato accertato il funzionamento delle strisce nell'ambito di vari casi d'uso; tra i più interessanti per Autostrada del Brennero SpA si evidenzia il VMS (Virtual Message Sign), che permette di simulare la trasmissione del testo di un pannello a messaggio variabile direttamente sullo schermo del veicolo dell'utente o del suo smartphone, personalizzandone il contenuto in base alla direzione di marcia e alla posizione rispetto ad un evento specifico.
- Nell'ottobre 2016 a Bruxelles, la Commissione europea, insieme con i rappresentanti di 12 Stati membri e di rappresentanti dell'industria del settore, ha lanciato la piattaforma **C-ROADS**, consistente in una serie di progetti riguardanti la guida connessa, cooperativa e automatizzata fra diversi veicoli. La piattaforma raccoglie le attività di implementazione che sono svolte in Austria, Belgio, Repubblica Ceca, Finlandia, Francia, Germania, Ungheria, Italia, Paesi Bassi, Slovenia, Svezia e Regno Unito. Come raccomandato dalla Piattaforma C-ITS, **C-Roads Italy** (2017-2020) prevede di testare in condizioni reali di traffico una serie di servizi C-ITS "Day1", principalmente lungo l'A22, ma anche lungo tratti autostradali di competenza di Concessionarie Autostradali Venete e Autovie Venete. La Società ha deciso di proseguire e di aderire anche al naturale proseguo di quest'ultimo progetto ovvero al C-Roads Italy 3. Gli obiettivi principali dell'azione C-Roads Italy 3 sono quelli di migliorare la sicurezza stradale e l'efficienza della gestione del traffico, realizzare la continuità dei servizi C-ITS estendendo la copertura geografica della rete stradale nazionale lungo la Core Road network dei Corridoi europei Scan-Med e Mediterraneo, e infine implementare servizi C-ITS "Day1" e "Day 1.5" come raccomandato dalla Piattaforma C-ITS della Commissione europea.
- Il progetto **Ursa Major Neo** (UMNeo) porta avanti lo sviluppo di servizi ITS per migliorare il traffico merci sulla rete stradale TEN-T lungo i corridoi core CEF RHINE-ALPS e SCANMED, collegando i porti del Mare del Nord, la regione del

Reno e della Ruhr, le aree metropolitane della Germania meridionale e del Nord Italia con i porti mediterranei fino in Sicilia.

In concomitanza con lo svolgimento delle attività funzionali alla gestione dell'arteria autostradale in concessione, da anni il Gruppo investe in studi ed analisi legati alla ricerca e alla sperimentazione di progetti di interesse, avvalendosi, tra gli altri, della collaborazione di numerosi atenei, italiani ed esteri. Ad oggi tali collaborazioni hanno interessato i più diversi campi di studio e applicazione, dall'ambito economico a quello trasportistico, indagando elementi quali sicurezza, adozione di nuove tecnologie, caratterizzazione artistica e architettonica, impatto dell'arteria autostradale sull'ambiente circostante e così via.

La collaborazione viene ratificata dal Consiglio di Amministrazione o dal Comitato Esecutivo della Società. Il provvedimento viene quindi perfezionato con la stipula della convenzione con il soggetto affidatario.

In seguito, è prevista la nomina della figura di DEC (Direttore dell'Esecuzione del Contratto) e del RUP (Responsabile Unico del Progetto). Il DEC dà quindi avvio alle attività secondo la norma vigente, eseguendo i controlli di conformità alle prescrizioni previste in convenzione, controllando le diverse fasi di esecuzione del servizio e promuovendo lo scambio di informazioni reciproche tra il personale dell'Università e quello della Società rispetto al progetto in atto, presentando periodicamente al RUP un rapporto sull'andamento delle principali attività di esecuzione della convenzione in essere. Le attività di controllo del DEC sono indirizzate a valutare la qualità delle attività (aderenza/conformità a tutti gli standard qualitativi richiesti nella convenzione), l'adeguatezza delle prestazioni, il raggiungimento degli obiettivi, il rispetto dei tempi e delle modalità di consegna, l'adeguatezza della reportistica sulle prestazioni e le attività svolte. Tale controllo è condotto nel corso dell'intera durata del rapporto e deve essere realizzato con criteri di misurabilità della qualità, sulla base di parametri oggettivi. I compiti e le responsabilità del DEC e del RUP sono dettagliati all'interno di apposite procedure societarie.

Investimenti R&S e Digitalizzazione (Gruppo Autobrennero)

	2019	2020	VARIAZIONE % 2019/2020
Totale investimenti R&S e digitalizzazione (€)	356.359	335.728	-5,8%
Totale ricavi (€)	451.377.804	350.361.614	-22,4%
PERCENTUALE INVESTIMENTI R&S	0,08%	0,10%	21,4%

Di seguito sono riportati i principali progetti in ambito di ricerca e sviluppo iniziati nel biennio 2019-2020:

5

Numero di nuovi
progetti R&S 2019



4

Numero di nuovi
progetti R&S 2020



2020 - Convenzione con l'Università degli Studi di Padova in relazione a un Dottorato in Scienze dell'Ingegneria Civile, Ambientale e dell'Architettura focalizzato sull'analisi e sulla valutazione della stabilità dei rilevati arginali, lungo il tratto in cui l'infrastruttura autostradale A22 corre in affiancamento al fiume Adige, tra Egna e Salorno: l'obiettivo è definire una metodologia innovativa per l'analisi della stabilità dei rilevati arginali, considerando le condizioni di parziale saturazione dei terreni, che renda possibile quantificare gli effetti della durata di un evento di piena, la durata e l'intensità della precipitazione, la storia climatica antecedente l'evento di piena; determinare il coefficiente di sicurezza del rilevato in termini probabilistici e definire una pericolosità nei riguardi della stabilità; definire criteri di progettazione di eventuali interventi di adeguamento e recupero dei rilevati arginali esistenti e definire sistemi di allarme basati sulla misura in sito di variabili significative con riferimento a eventuali cedimenti.

2020 - Convenzione con il Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Meccanica dell'Università degli Studi di Trento, in relazione a un'attività di ricerca a fini applicativi sulla valutazione dell'impatto dei cambiamenti climatici in termini di eventi idrologici estremi e analisi delle conseguenze con riferimento a taluni punti specifici dell'A22, nel tratto che attraversa le Province Autonome di Trento e Bolzano: l'obiettivo è individuare - sulla base di dati di portata progettuale - le condizioni rispetto alle quali valutare il potenziale effetto dei cambiamenti climatici sul funzionamento idraulico dei manufatti presenti lungo il tracciato. L'analisi prevede una simulazione dei deflussi e delle distribuzioni di probabilità degli eventi estremi di portata, nell'ottica di stabilire i possibili scenari di cambiamento delle mutate distribuzioni di probabilità degli eventi estremi in punti specifici individuati. Tali proiezioni renderanno possibile verificare i valori di portata assunti in fase progettuale con riferimento ai molteplici manufatti idraulici presenti lungo l'A22, consentendo di effettuare verifiche a lungo termine dei manufatti medesimi e identificare le priorità di intervento inerenti ad eventuali adeguamenti delle infrastrutture.

2020 - Studio e sviluppo di un prototipo di scanner radar da adibire al controllo delle merci trasportate dai mezzi in transito: obiettivo del progetto è realizzare uno scanner radio compatto, utilizzabile in ambiente indoor e outdoor, che renda possibile l'ispezione rapida dei veicoli stradali per l'identificazione dei carichi sospetti o di eventuali doppi fondi.

2019 - Studio dell'interazione pendio-autostrada tra le progressive km 57 e km 72, lungo un tratto di 15 chilometri circa comprendente i viadotti Belprato 2 e Micheletti 2: l'obiettivo è definire metodi e strumenti per la valutazione e gestione del rischio correlato alle interazioni dei pendii in frana con l'infrastruttura autostradale, affinché sia possibile perfezionare ogni azione di presidio, di manutenzione ordinaria e straordinaria del sistema pendio-infrastruttura.

2019 - Convenzione con il Politecnico di Milano per lo studio e l'analisi del rapporto tra il tracciato dell'Autostrada del Brennero SpA e i territori che esso attraversa: l'obiettivo è la realizzazione di studi e ricerche, su scala architettonica, urbana e ambientale, riferiti al caso di studio. Lo scopo dello studio è giungere alla valorizzazione delle componenti architettoniche, ambientali e culturali coinvolte nei processi di trasformazione, prevedendo i potenziali aspetti di interferenza che nuove opere potrebbero generare ed ipotizzando soluzioni atte a risolvere tali aspetti di conflittualità.

2019 - Analisi e interpretazione dei dati derivanti dal monitoraggio del viadotto Colle Isarco e per l'analisi del comportamento strutturale del ponte sul fiume Po: l'obiettivo è l'analisi dei dati registrati dal sistema di monitoraggio strumentale installato sul viadotto Colle Isarco, l'interpretazione degli stessi per comprendere il comportamento della struttura nel tempo nonché l'analisi del comportamento delle strutture del ponte sul fiume Po.

2019 - Convenzione con Alma Mater Studiorum - Università di Bologna, focalizzata sullo studio del miglioramento delle prestazioni acustiche di barriere antirumore stradali in legno e in polimetilmetacrilato (PMMA): l'obiettivo è individuare possibili migliorie volte a rendere più efficaci i pannelli antirumore, per tenerne successivamente conto in sede di progettazione di nuovi impianti.

2019 - Convenzione con l'Università degli Studi di Trento in relazione a un Dottorato di Ricerca in Innovazione Industriale focalizzato su studi di ottimizzazione: dato un requisito di qualità minima, scopo finale sarà formulare un piano di manutenzione capace di assicurare il raggiungimento dell'obiettivo qualitativo, minimizzando i costi.

Infine, nell'ambito dell'innovazione digitale, nel 2020 la società RTC SpA ha avviato un progetto di digitalizzazione dei documenti cartacei che, da normativa, devono accompagnare fisicamente i treni nel transito internazionale. Una volta terminato, il progetto permetterà la completa gestione digitale dei documenti treno attraverso l'utilizzo dei tablet già in dotazione a tutto il personale operativo, in modo da ottenere una maggiore efficienza nella gestione delle informazioni e di ridurre sensibilmente la possibilità di errore e quindi di sanzioni da parte dell'autorità competente. In aggiunta, si stima che la digitalizzazione dei documenti di cui sopra porterà ad un risparmio di carta pari ad almeno 150 risme/anno (oltre ai benefici derivanti dal minor utilizzo delle stampanti, in termini di toner ed elettricità).





.03

La tutela dell'ambiente

La tutela dell'ambiente è una delle principali preoccupazioni del Gruppo Autobrennero. In questo capitolo, si troveranno le scelte operate sul fronte della sostenibilità ambientale, prima fra tutte quella piuttosto anomala per un concessionario autostradale di investire in ferrovia.

PRIMO INVESTIMENTO GOMMA - ROTAIA

La scelta della ferrovia *L'obiettivo del Green Corridor*

Un concessionario autostradale che investe in ferrovia. Forse è in questo apparente paradosso che si può sintetizzare la natura particolare del Gruppo Autobrennero, nato appunto dalla volontà di un concessionario autostradale, Autostrada del Brennero SpA, di sviluppare dal Brennero a Modena una mobilità integrata davvero sostenibile anche per le future generazioni. I primi passi in questa direzione sono stati mossi ancora sul finire degli anni Novanta e oggi il Gruppo nel suo insieme movimentata oltre 12.000 treni l'anno, con l'intenzione di crescere ancora, anche prima dell'apertura del tunnel del Brennero. L'obiettivo finale si chiama *Green Corridor*, un corridoio verde attraverso le Alpi, nel quale le persone e le merci si spostino nel modo più rapido e sicuro possibile senza generare inquinamento e senza il rischio di incidenti: da un lato la ferrovia, dall'altro un'autostrada tecnologica in grado di tutelare i viaggiatori dall'errore umano – oggi la causa della quasi totalità degli incidenti stradali – e attrezzata per garantire ogni servizio ai veicoli ad emissioni zero, siano essi a batteria o a idrogeno. Non un'idea, un progetto.

~ 250.000

Container movimentati su rotaia
anziché su gomma ogni anno



La mobilità del domani

 GRI 102-2 NON GRI 3

Per il Gruppo Autobrennero, una mobilità si può considerare sostenibile se integra le diverse modalità di trasporto disponibili al massimo livello tecnologico raggiunto, al fine di ridurre al minimo l'impatto negativo sull'ambiente e di offrire, al contempo, il massimo dell'efficienza del servizio.

Anche in ragione delle partecipazioni societarie, che vedono gli Enti Pubblici Locali detenere la maggioranza dell'azionariato, per Autostrada del Brennero SpA l'impatto sull'ambiente non è meno importante della qualità del servizio, essendo due dimensioni strettamente correlate. La decisione stessa della Capogruppo di investire nel settore ferroviario, ossia in un settore concorrente di quello autostradale, mostra quale sia l'impostazione del Gruppo: offrire il miglior servizio di trasporto al minor costo ambientale possibile.

Infatti, RTC - Rail Traction Company SpA svolge l'attività di trazione ferroviaria principalmente con locomotive a trazione elettrica, e per tratti non elettrificati con locomotive diesel. Si ritiene pertanto che l'attività di trazione elettrica, rappresentata per l'anno 2020 da 2.520.236 km percorsi, contro i 9.908 i km percorsi con locomotive diesel, sia un esempio di "mobilità sostenibile" in quanto volta a ridurre il numero di tragitti e l'inquinamento derivante dal trasporto su strada. Inoltre, l'azienda ha ulteriormente investito nella riduzione delle emissioni delle locomotive con motore a combustione, acquistando 2 locomotive diesel di ultima generazione i cui limiti d'emissione sono classificabili come EU Stage IIIB, ciclo F ai sensi del Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 2016/1628, sostenendo una spesa pari a € 4.208.640,00.

Autostrada del Brennero SpA, che gestisce il settore più delicato sul fronte della sostenibilità, è impegnata in diverse iniziative volte all'utilizzo di fonti di energia alternative, alla prevenzione dell'inquinamento e, in generale, alla protezione e valorizzazione dell'ambiente.

Il **Piano per la Mobilità Sostenibile** è stato approvato dal CdA nel settembre 2018 per un impegno di spesa di 19,6 milioni di € e prevede:

- il potenziamento dell'infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici a batteria;
- l'introduzione di una rete per la ricarica di veicoli elettrici aziendali e del personale dipendente;
- la realizzazione di stazioni di rifornimento per veicoli elettrici ad idrogeno;
- il potenziamento dell'infrastruttura per il rifornimento di veicoli alimentati a GPL;
- il potenziamento dell'infrastruttura per il rifornimento di veicoli alimentati a GNC;
- la realizzazione di stazioni di rifornimento per mezzi pesanti alimentati a GNL.

IDROGENO VERDE

Prima autostrada ad H₂ d'Italia *La scommessa per A22*

Inesauribile, potente, pulito. L'idrogeno verde si candida a rivoluzionare gli attuali paradigmi energetici superando il principale limite dell'energia elettrica: la difficoltà di stoccaggio. Prodotto per elettrolisi dell'acqua grazie alle energie rinnovabili, il suo impatto sulla natura è davvero zero. Negli ultimi tempi, l'interesse per l'idrogeno è esploso, ma al momento in Italia esiste un unico centro di produzione e distribuzione, quello realizzato già nel 2014 a Bolzano sud grazie al decisivo supporto di Autostrada del Brennero SpA. Perché una società autostradale dovrebbe investire in idrogeno? Perché il Gruppo è determinato nel fare la sua parte per abbattere drasticamente le emissioni inquinanti prodotte dai motori a scoppio ed è consapevole del fatto che, senza stazioni di rifornimento, i veicoli a idrogeno non avranno mai mercato. Il centro di Bolzano ha già permesso di percorrere oltre 3 milioni di km emettendo solo acqua. I 5 nuovi punti di rifornimento già programmati faranno dell'A22 la prima autostrada a idrogeno d'Italia.



In particolare, il Piano prevede il rafforzamento della flotta aziendale green oriented e di dotare complessivamente l'infrastruttura di:

- 31 stazioni di ricarica per auto elettriche destinate all'utenza, da sommarsi alle 32 colonnine Tesla già esistenti e alle 24 aziendali;
- la realizzazione di 91 colonnine elettriche per i circa mille dipendenti della Società in modo da incentivare l'adozione di veicoli ad emissioni zero;
- la realizzazione di cinque nuovi punti di rifornimento di idrogeno a Vipiteno, Bressanone, Trento (aziendale), Rovereto, Verona Nord, Campogalliano (sito definitivo da definire);
- entro il 2022 saranno inaugurati 4 nuovi impianti di GNC;
- altre due stazioni di distribuzione metano liquido (GNL) e compresso (GNC), alimentate da due serbatoi di metano liquido, presso le aree di servizio Po Est e Po Ovest. Trattasi di aree ove non è disponibile l'allacciamento al metanodotto e ubicate ad una distanza di circa 260 km dall'esistente stazione GNL di Sadobre SpA: ciò fornirà all'utente la possibilità di rifornirsi due volte lungo la tratta autostradale del Brennero, sia in direzione nord, sia in direzione sud, nel rispetto delle autonomie dei mezzi attualmente disponibili sul mercato.

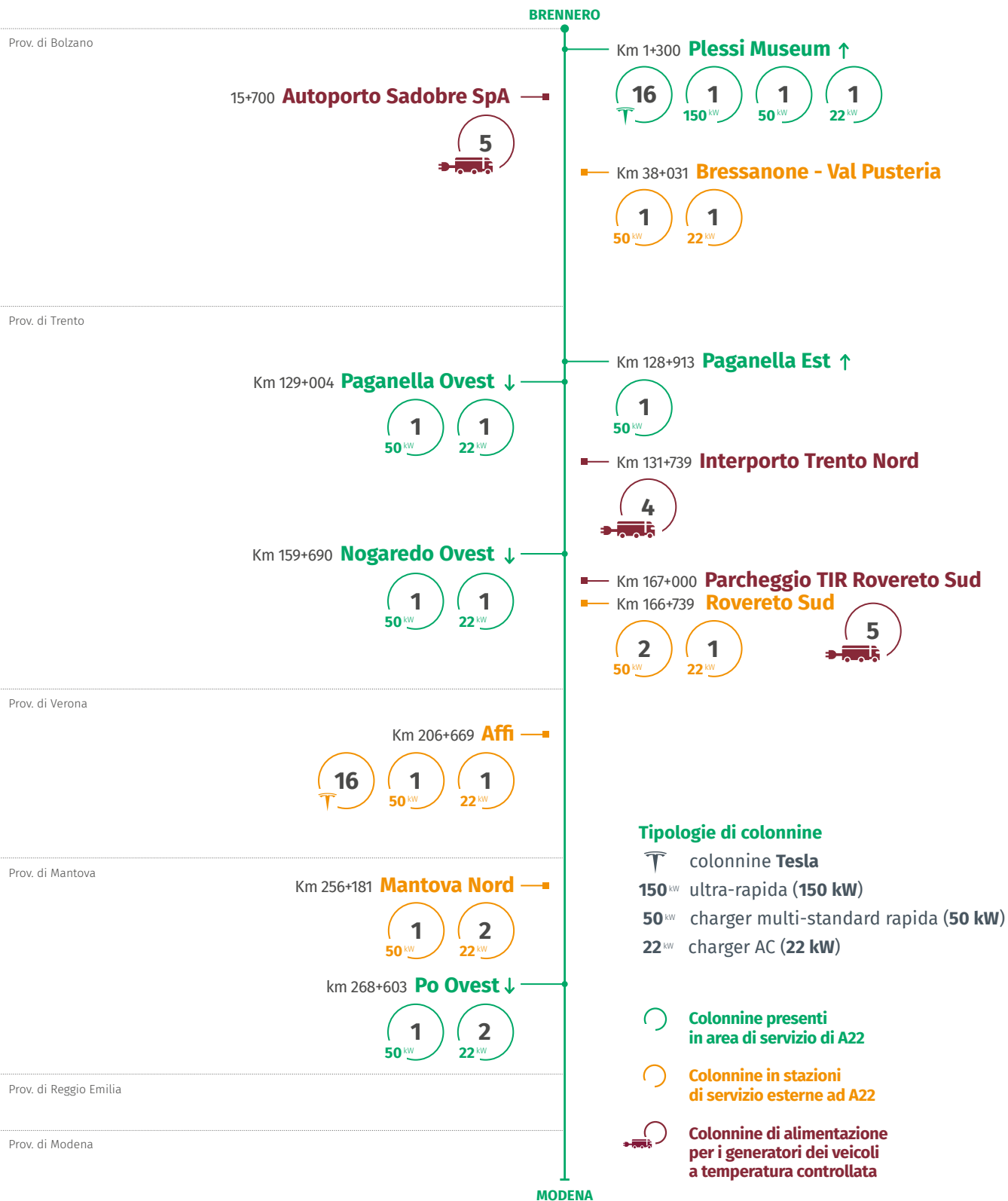
Come illustrato nella seguente tabella, nel biennio 2019-2020 sono state installate un totale di 15 colonnine nel 2019 e 5 colonnine nel 2020 grazie ad un investimento pari a rispettivamente € 306.500 e € 148.000.

Nuove colonnine di ricarica installate da Autostrada del Brennero SpA

SEDE	2019			2020		
	N° COLONNINE DI RICARICA			N° COLONNINE DI RICARICA		
	USO PUBBLICO		USO PRIVATO	USO PUBBLICO		USO PRIVATO
	Tesla	A22		Tesla	A22	
Plessi Museum	8			1		
CSA San Michele			1			
Sede via Berlino						2
Nogaredo Ovest				2		
Mantova Nord	3					
Po Ovest	3					
TOTALE	8	6	1	0	3	2

Nella pagina successiva viene illustrata la disposizione delle stazioni di ricarica lungo l'A22 ad oggi.

STAZIONI DI RICARICA



L'energia e le fonti rinnovabili

GRI 302-1

Ormai da diversi anni, il Gruppo Autobrennero è impegnato nella riduzione dei consumi di energia, nell'ottica del consumo responsabile e della sostenibilità ambientale. Di conseguenza, tutte le fonti rinnovabili di energia sono d'interesse del Gruppo sia per quanto riguarda i propri consumi diretti, sia per quanto riguarda i consumi dei propri utenti.

In particolare, la Capogruppo Autostrada del Brennero SpA è impegnata in un programma di decarbonizzazione del corridoio del Brennero che, attraverso il progressivo spostamento del traffico merci su rotaia e la promozione di fonti di energia alternative ai carburanti fossili per i veicoli, si pone come obiettivo le "emissioni 0". Pertanto, la ricerca sulle energie rinnovabili, il loro utilizzo e la loro diffusione rappresenta un campo di azione prioritario per la Società. Ad oggi sono stati fatti investimenti nel solare, nell'eolico e, indirettamente, nell'idroelettrico che serve il centro di produzione e distribuzione di idrogeno verde di Bolzano. La stessa strutturazione del Gruppo Autobrennero, che si è attivato anche nel settore ferroviario, è stata motivata dall'opportunità di ridurre i consumi di energia prodotta dai motori a scoppio attraverso la combustione di idrocarburi.

La mobilità rappresenta un settore particolarmente energivoro, e l'utilizzo di energie rinnovabili produce un impatto positivo per la qualità dell'ambiente dei territori attraversati dalle infrastrutture autostradali. Si può pertanto affermare che ogni treno movimentato dalle società del Gruppo ha contribuito a riorientare in un'ottica di maggiore sostenibilità i consumi di energia legati alla mobilità gestita da Autobrennero.

Già nel 2009 Autostrada del Brennero SpA ha realizzato nel Comune di Isera (TN) una barriera antirumore e fonoassorbente sulla quale sono stati installati 3.944 moduli fotovoltaici; è lunga 1.067 metri e raggiunge i 5,6 metri di altezza riparando il paese dai rumori dell'autostrada e producendo al tempo stesso energia pulita a servizio del territorio. L'opera garantisce in media una produzione di energia elettrica di circa 750.000 kWh all'anno.

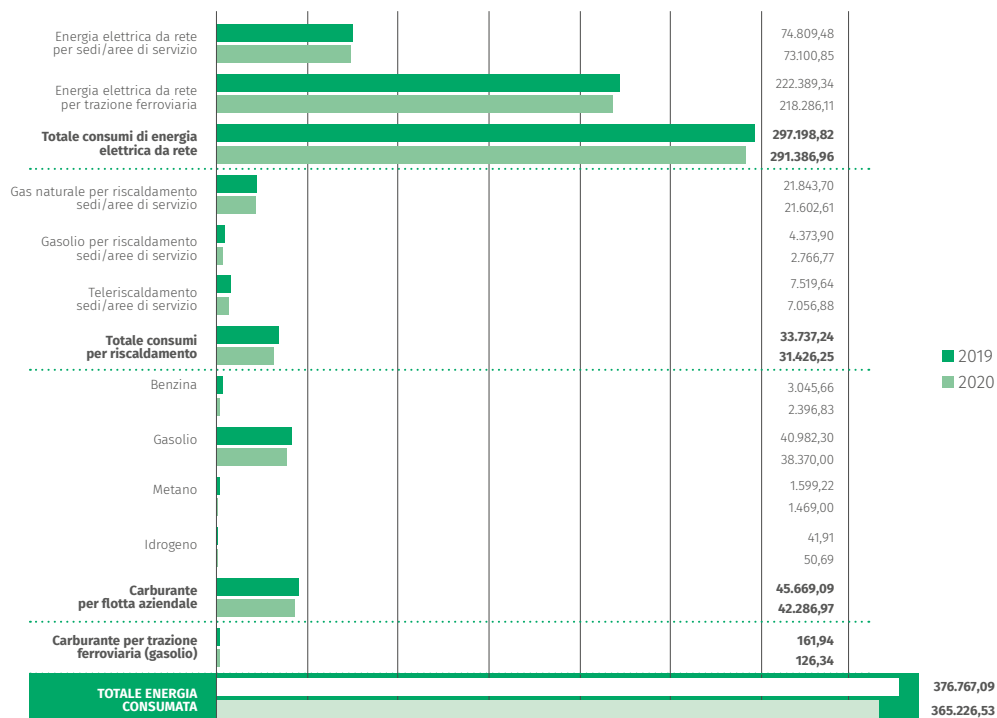
Nel 2018, a Bolzano Sud, grazie ad Autostrada del Brennero SpA è stato realizzato il primo e ad oggi ancora unico centro italiano di produzione e distribuzione di idrogeno verde, ossia prodotto grazie all'energia idroelettrica, che ha permesso ad oggi di far percorrere alla mobilità pubblica del Comune di Bolzano e ai veicoli della Società e di altri partner del progetto 3 milioni di km emettendo solo vapore acqueo. A questo si aggiungono i numerosi impianti di ricarica per veicoli elettrici già attivi lungo l'A22, descritti nel precedente paragrafo.

Tra gli obiettivi per il 2021 rientrano:

- studio di fattibilità per l'installazione di un impianto fotovoltaico presso la stazione autostradale di Bolzano Sud;
- realizzazione del progetto illuminotecnico esecutivo per il nuovo raccordo con A1;
- riqualificazione dell'illuminazione delle piste di svincolo di due stazioni con riduzione dell'inquinamento luminoso.

I consumi energetici del Gruppo si sostanziano in diverse categorie: elettricità e riscaldamento per sedi, aree di sosta e centri di servizio del gruppo; carburanti di vario tipo per l'alimentazione della flotta aziendale; elettricità e gasolio per la trazione ferroviaria eseguita dalle locomotive di RTC SpA. I dati del Gruppo Autobrennero per il biennio 2019-2020 sono riassunti nella tabella che segue:

Consumo complessivo di energia per fonte (GJ)²



² Si rimanda alla sezione "Nota Metodologica" per i dettagli relativi al calcolo dei presenti dati

Considerata la presenza di RTC SpA all'interno del Gruppo, i consumi relativi all'energia elettrica per la trazione ferroviaria sono quelli che incidono maggiormente, rappresentando circa il 60% dei consumi totali dell'organizzazione.

Nel biennio rendicontato si è registrato una diminuzione dei consumi da attribuirsi principalmente alle misure e alle politiche di efficientamento energetico messe in atto dal Gruppo. La situazione di emergenza legata al Covid-19 ha infatti causato solo una minima riduzione nelle attività svolte dalle Società, che, in considerazione della loro essenzialità, hanno continuato ad operare per garantire il massimo livello di servizio al cliente.

Gli impianti di energia rinnovabile installati hanno permesso la produzione di energia pulita anche nel biennio 2019-2020 con valori simili agli anni precedenti. Escludendo l'energia acquistata per la specifica attività della trazione ferroviaria, l'energia prodotta dagli impianti fotovoltaico ed eolico copre circa il 4% dell'energia elettrica acquistata dalla rete per sedi/aree di servizio. La riduzione nella produzione di energia eolica, causata da un malfunzionamento dell'impianto installato presso l'Area di Servizio Paganella Est per cause non riconducibili ad Autostrada del Brennero SpA, è stata compensata da una maggior produzione dell'impianto fotovoltaico.

Energia elettrica

prodotta da fonti rinnovabili
e ceduta alla rete³



Fotovoltaico Barriera d'Isera

TOTALE 2019
769.969,0 KWh
2.771,89 GJ

2019
760.572,00 KWh
2.738,06 GJ

TOTALE 2020
821.797,00 KWh
2.958,47 GJ

2020
820.066,00 KWh
2.952,24 GJ



Eolico Paganella Est

2019
760.572,00 KWh
33,83 GJ

2020
1.731,00 KWh
6,23 GJ

³ Si rimanda alla sezione "Nota Metodologica" per i dettagli relativi al calcolo dei presenti dati

L'inquinamento atmosferico

GRI 305-1, 305-2

NON
GRI 4

Per Autostrada del Brennero SpA l'inquinamento atmosferico afferisce principalmente alle emissioni inquinanti prodotte dai veicoli che transitano lungo l'A22 oltre che, in misura minore, con le emissioni indirettamente prodotte dai consumi energetici dagli edifici funzionali all'attività e dai consumi di carburante della flotta aziendale.

L'inquinamento atmosferico prodotto dai veicoli che percorrono un'autostrada rappresenta il principale limite di questo tipo di infrastruttura pur non venendo da questa generato. Controllare e ridurre l'inquinamento atmosferico prodotto dai veicoli dotati di motore endotermico rappresenta uno dei principali fronti sui quali è impegnato il Gruppo. La decisione stessa di affiancare il servizio di trasporto ferroviario all'attività autostradale ha rappresentato e rappresenta tutt'oggi la volontà della Capogruppo di contribuire allo sviluppo di una mobilità sempre più sostenibile. Non va dimenticato, infatti, che ognuno dei circa 12.000 treni mobilitati annualmente da RTC SpA insieme a Lokomotion GmbH (società collegata con sede in Germania) contribuisce a ridurre il traffico merci in autostrada e le conseguenti emissioni inquinanti. Strutturando un Gruppo attivo, oltre che in ambito autostradale, anche nel settore ferroviario, la Capogruppo ha consapevolmente investito nella propria concorrenza avendo l'obiettivo della sostenibilità ambientale al centro.

Con le stesse motivazioni ha investito nello sviluppo delle stazioni di rifornimento a gas e in quelle elettriche, arrivando prima in Italia a vantare un distributore di idrogeno. Ha inoltre realizzato a Isera la prima barriera fonoassorbente e fotovoltaica d'Italia e sta completando la fase di studio del progetto BrennerLEC, il cui obiettivo è dimostrare come una modulazione dinamica della velocità in autostrada può al contempo ridurre le emissioni inquinanti e i tempi di percorrenza in caso di traffico intenso. Il piano per la mobilità sostenibile adottato dal CdA della Capogruppo punta, anche grazie alla realizzazione di cinque nuovi punti di rifornimento per vetture a idrogeno oltre che al potenziamento dell'attuale rete di ricarica per veicoli elettrici, a rappresentare un importante passo verso l'ambizioso traguardo delle emissioni zero.

Dato che la principale fonte di inquinamento atmosferico deriva dai veicoli che percorrono l'infrastruttura stradale, Autostrada del Brennero SpA può agire solo indirettamente sul fenomeno per ridurne la portata. Per questa ragione, le molteplici azioni attuate insistono prevalentemente su due campi: la fluidità del traffico e l'alimentazione dei veicoli.

- Relativamente al primo punto, **l'intera gestione del traffico** mira ad evitare rallentamenti e il pernicioso effetto dello stop and go. Il progetto BrennerLEC ha dimostrato come l'armonizzazione delle velocità ottenuta grazie alle indicazioni sui pannelli a messaggio variabile ha permesso di ridurre significativamente i tempi di percorrenza in caso di traffico intenso. Inoltre, il progetto della terza corsia dinamica, ossia la corsia di emergenza

che diventa corsia di marcia in caso di traffico intenso, ha come obiettivo non solo l'aumento della capacità autostradale senza ulteriore consumo di suolo, ma anche la riduzione delle emissioni inquinanti. La stessa promozione della diffusione del pagamento attraverso apparato Telepass, attuato ad esempio attrezzando tutte le piste di esazione dell'A22 per questa modalità di pagamento, mira a ridurre le code e lo stop and go in prossimità delle piste di esazione.

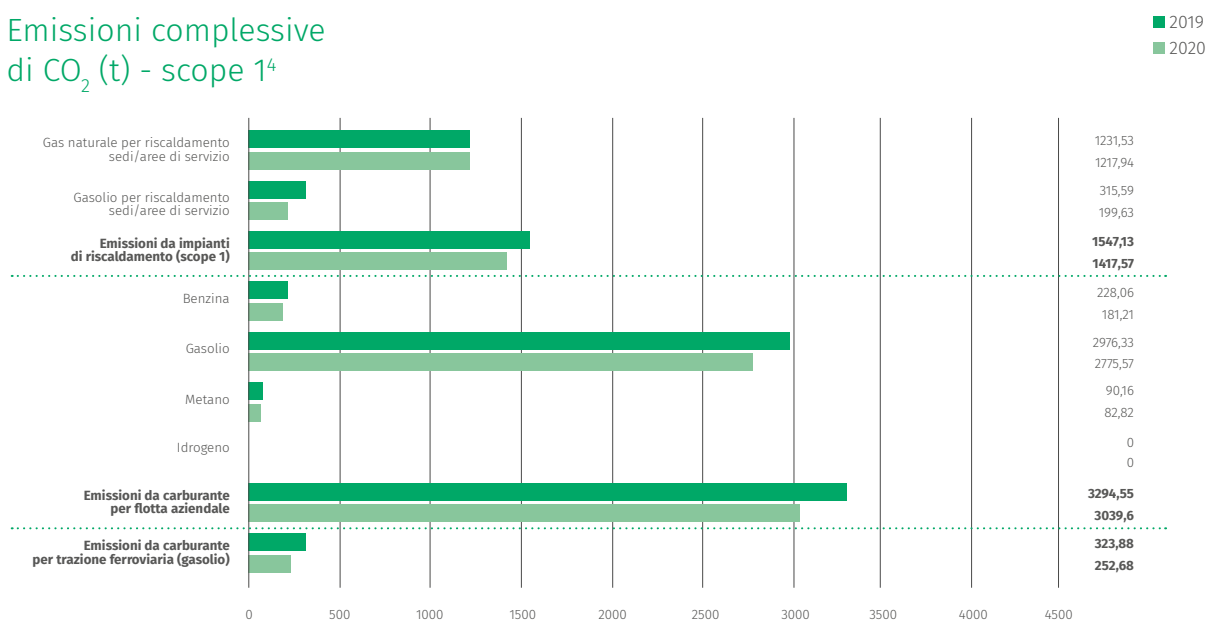
- Relativamente al secondo punto, **l'alimentazione dei veicoli**, Autostrada del Brennero SpA è all'avanguardia nell'offerta di ogni tipo di carburante o alimentazione a minor impatto ambientale rispetto ai derivati del petrolio, compreso l'idrogeno. Da segnalare anche la scelta di attrezzare due parcheggi per mezzi pesanti di colonnine per l'alimentazione dei veicoli a temperatura controllata, in modo da permettere agli autisti di spegnere la motrice durante il riposo. L'utilizzo di queste colonnine, come di tutte le stazioni di ricarica per veicoli elettrici di A22 è gratuito.

Tra gli obiettivi fissati per il 2021 rientrano:

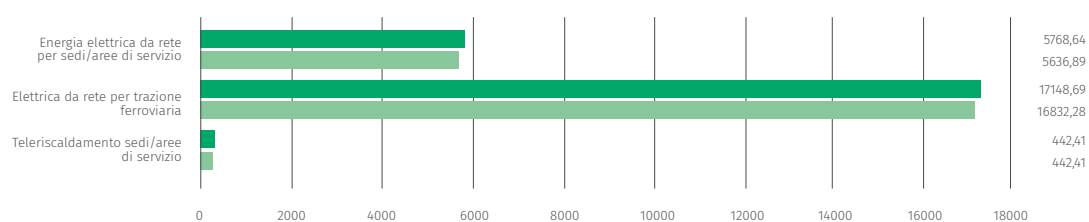
- la riduzione della CO₂ emessa in atmosfera da parte del Gruppo tramite l'utilizzo di una percentuale di mezzi con classe di emissione minima euro 5 nei servizi di prelievo, trasporto e recupero/smaltimento dei rifiuti;
- l'effettuazione di uno studio comparativo tra il 2019 ed il 2020 delle concentrazioni di inquinanti in aria rilevate dalle centraline di monitoraggio lungo la tratta autostradale;
- la riduzione della CO₂ contenuta negli impianti di condizionamento a servizio dei luoghi di lavoro con gas ad effetto serra, tramite la sostituzione di alcuni di essi.

Osservando i dati relativi ai consumi direttamente controllabili dall'organizzazione si possono notare gli effetti positivi delle politiche adottate dal gruppo. Si evidenzia infatti una generale riduzione delle emissioni sia relativamente allo Scope 1, ossia le emissioni dirette di GHG provenienti dalla combustione di fonti fossili per l'alimentazione di impianti controllati dalla Società, sia rispetto allo Scope 2, ossia le emissioni di GHG derivanti dalla generazione di elettricità, calore e vapore che vengono richieste dall'organizzazione e per le quali ne è quindi indirettamente responsabile.

Emissioni complessive di CO₂ (t) - scope 1⁴

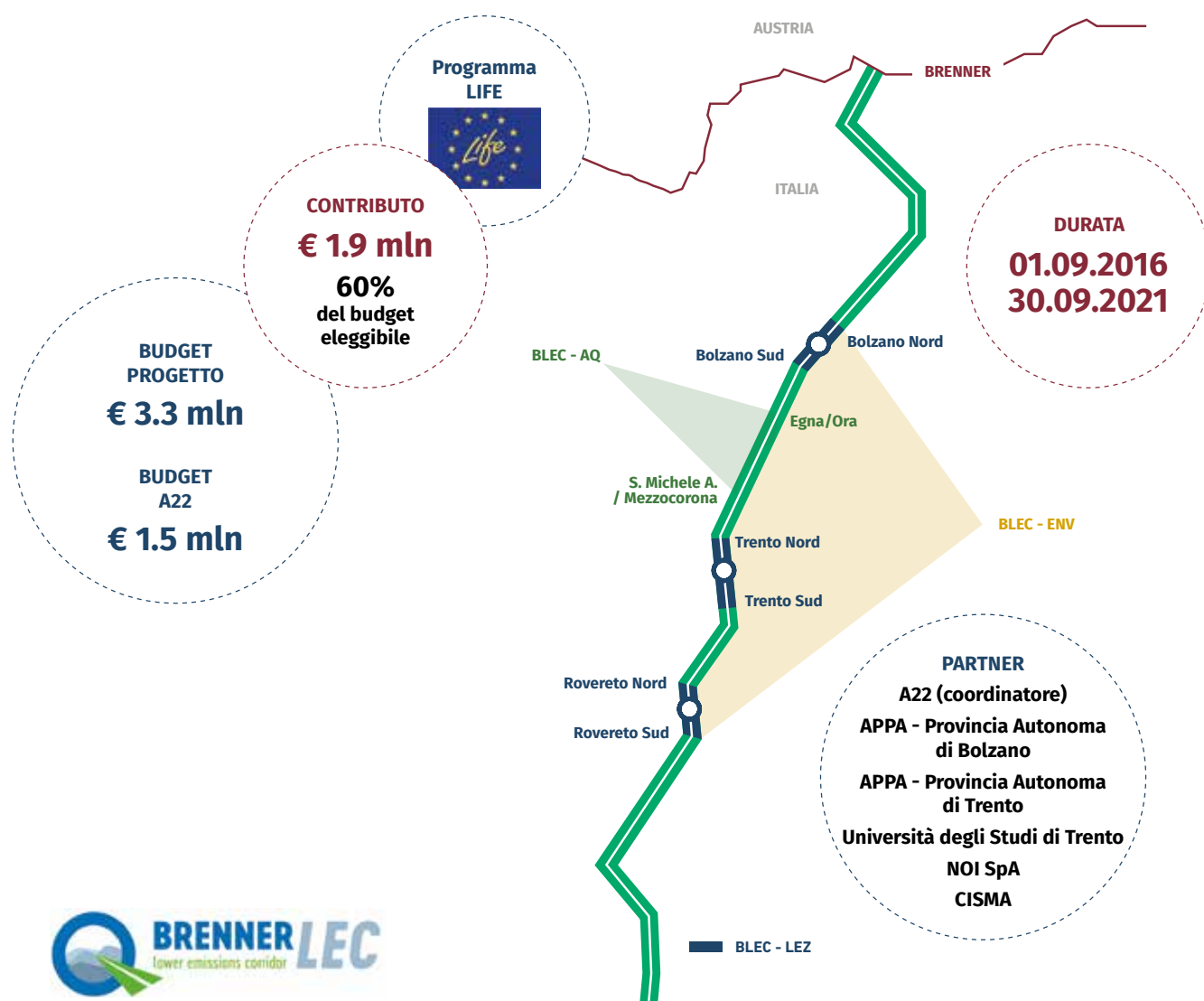


Emissioni complessive di CO₂ (t) - scope 2⁴



⁴ Si rimanda alla sezione "Nota Metodologica" per i dettagli relativi al calcolo dei presenti dati

BRENNERLEC



OBIETTIVI DEL PROGETTO

Creare un **Lower Emissions Corridor (LEC)** lungo il tratto autostradale dell'A22 in Trentino Alto Adige, al fine di tutelare il particolare ambiente alpino attraversato, sperimentando e validando misure volte a produrre benefici ambientali. Il progetto metterà a punto diverse strategie di gestione dinamica del traffico:

- gestione dei flussi di traffico intenso (riduzione dinamica della velocità e attivazione della corsia dinamica);
- gestione dinamica della velocità in funzione della qualità dell'aria;
- gestione dei flussi di traffico in prossimità dei maggiori centri abitati con segnaletica "intelligente".

Fino ad ora sono state concluse tre fasi del progetto BrennerLEC, promosso e coordinato da Autostrada del Brennero SpA, che corrispondono a tre diversi archi temporali in cui sono stati portati avanti test e misurazioni volti a quantificare il beneficio ambientale dell'applicazione delle misure di cui sopra.

Fase 1

La prima fase di test è durata un anno (aprile 2017 - aprile 2018), ed è stata realizzata in un breve tratto dell'autostrada A22, più precisamente tra le stazioni autostradali di Egna/Ora e S. Michele, che distano tra loro 20 km circa. L'obiettivo è stato quello di attivare i limiti dinamici di velocità secondo un calendario di riferimento, che permettesse la raccolta di un numero di ore di test statisticamente rappresentativo di un anno in termini di condizioni di traffico e meteorologiche, orari della giornata e stagioni. Una prima valutazione degli impatti ambientali è stata effettuata analizzando le misure di qualità dell'aria registrate durante le circa 1200 ore di test considerate valide. I risultati delle analisi mettono in evidenza la riduzione delle concentrazioni di NO₂ (biossido di azoto), calcolate come differenza tra le concentrazioni misurate al km 107+800 rispetto a quelle misurate al km 103+700. In media la riduzione è quantificata nell'ordine di 3,5 µg/m³, pari a circa il 6% delle concentrazioni misurate a bordo autostrada.

Fase 2

La seconda fase di sperimentazione è stata avviata a luglio 2018 ed è terminata a settembre 2019. A differenza di quanto effettuato nella prima fase di progetto, durante i 15 mesi della seconda fase di sperimentazioni è stata esposta la segnaletica relativa alla velocità consigliata e non quella relativa al limite cogente di velocità. Durante l'attivazione dei test gli automobilisti si sono visti quindi proporre la segnaletica dei 100 km/h consigliati, con la quale hanno dovuto dapprima prendere confidenza (viene usata molto di rado in ambito autostradale). La seconda fase di test è stata organizzata in due periodi con modalità differente tra loro. Nei primi 5 mesi la riduzione di velocità è stata esposta solamente nella sotto tratta di 5 km che era già stata sottoposta al limite ridotto durante la Fase 1, al fine di avere dati di confronto diretto tra le due diverse modalità di segnalazione del limite di velocità. Nei 10 mesi successivi, il segnale di velocità consigliata è stato esposto su tutti i 10 km del tratto sperimentale.

La riduzione della velocità riscontrata lungo il tratto autostradale in esame ha portato ad una moderata riduzione delle concentrazioni di monossido e di biossido di azoto, sia alla stazione ML103 che alla stazione ML107. Come ci si aspettava, la riduzione delle concentrazioni riscontrata è minore rispetto a quella trovata durante la fase 1 del progetto, a causa della minore riduzione delle velocità dei veicoli leggeri durante le sessioni di test della fase 2 rispetto a quelle della fase 1. In particolare, nella fase 2 si sono riscontrate diminuzioni di circa il 7% per il monossido di azoto e di circa il 2-3% per il biossido di azoto, a fronte di riduzioni del 10% per entrambe le specie nella fase 1.

Fase 3

La terza fase di test ha interessato l'intero tratto BLEC-AQ di lunghezza pari a circa 10 km, producendo 1310 ore di test, distribuiti nel seguente arco temporale:

- modalità hard: 08/10/2019-21/02/2020 (interruzione natalizia: 26/12/2019 – 06/01/2020)
- modalità soft: 22/02/2020-13/03/2020
- interruzione sperimentazioni di fase 3 a causa dell'emergenza Covid-19: 14/03/2020.

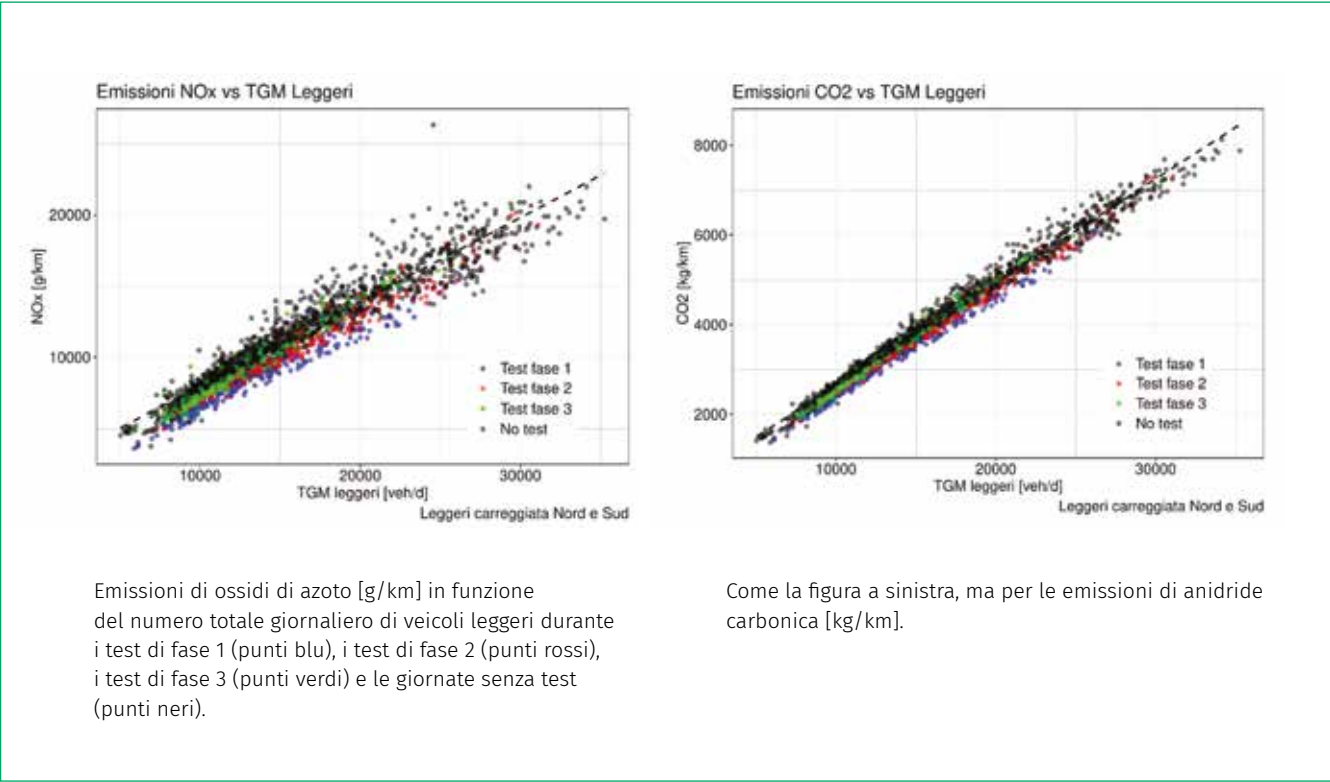
L'analisi dei dati di qualità dell'aria misurati a bordo autostrada ha evidenziato che i test di riduzione della velocità non hanno portato risultati significativi dal punto di vista ambientale, con concentrazioni non sostanzialmente diverse tra i periodi con riduzione della velocità e quelli senza sperimentazioni in atto. Tale risultato è confermato dal confronto tra le emissioni stimate con uno scenario "business as usual" e quelle con le velocità effettivamente misurate durante i test della fase 3: tale confronto ha evidenziato una diminuzione solo del 4% delle emissioni di NO_x durante i test di fase 3, troppo ridotta per poter portare effetti misurabili in termini di concentrazioni a bordo autostrada. La stima delle emissioni prodotte dai veicoli leggeri in diversi scenari di rispetto del limite di velocità ha però evidenziato come l'introduzione di un sistema di controllo delle velocità di tipo section control potrebbe portare a riduzioni delle emissioni di NO_x del 25% e di CO_2 del 13%.

La sperimentazione sviluppata insieme ai partner da Autostrada del Brennero SpA è pronta per essere estesa all'interno dell'A22, come per essere replicata in altri contesti autostradali italiani ed europei tanto sul fronte ambientale, quanto su quello di gestione dinamica del traffico. I benefici riscontrati sono declinabili principalmente in due termini:

- **riduzione della velocità ai fini ambientali:** le sperimentazioni hanno confermato una minor efficacia del segnale di velocità consigliata rispetto al limite di velocità vero e proprio (che da Codice della Strada non può essere utilizzato per ridurre la velocità per fini ambientali). Riducendo la velocità a 100 km/h si è registrata una riduzione media delle concentrazioni di NO_2 di $6 \mu\text{g}/\text{m}^3$, pari a circa il 10% delle concentrazioni misurate a bordo autostrada e una riduzione di NO_x del 4,2% e di CO_2 dell'1,9%. L'introduzione di un sistema di controllo delle velocità di tipo section control potrebbe portare a riduzioni delle emissioni di NO_x del 25% e di CO_2 del 13%;
- **riduzione della velocità ai fini viabilistici:** l'analisi degli indicatori trasportistici in diverse giornate con traffico intenso ha evidenziato come l'utilizzo di un sistema semi-automatico di gestione dei limiti di velocità consenta di ottenere benefici significativi in termini di fluidificazione del traffico, con situazioni di stop&go meno frequenti e una riduzione dei tempi di percorrenza. L'analisi ha inoltre evidenziato come l'adozione del sistema semi-automatico di gestione

dei limiti di velocità e la conseguente fluidificazione del traffico abbia un effetto positivo anche sulle emissioni di ossidi di azoto e di anidride carbonica, con una riduzione significativa. Turbative significative al traffico sono state però riscontrate anche in alcune giornate in cui è stato adottato il sistema semi-automatico di gestione dei limiti di velocità, poiché le variabili che influenzano il traffico sono molteplici e in alcune situazioni anche fattori molto casuali, come ad esempio il comportamento dell'automobilista, possono avere ripercussioni significative sulla fluidità del traffico.

Scenario	Emissioni NO _x scenario/ emissioni scenario BAU	Emissioni CO ₂ scenario/ emissioni scenario BAU
Scenario BAU	100,0%	100.0%
Scenario reale fase 3	95,8% (-4,2%)	98,1% (-1,9%)
Scenario con limite 100 km/h cogente senza section control	88,0% (-12,0%)	93,9% (-6,1%)
Scenario con limite 100 km/h cogente con section control	74,6% (-25,4%)	87,1% (-12,9%)



L'inquinamento acustico



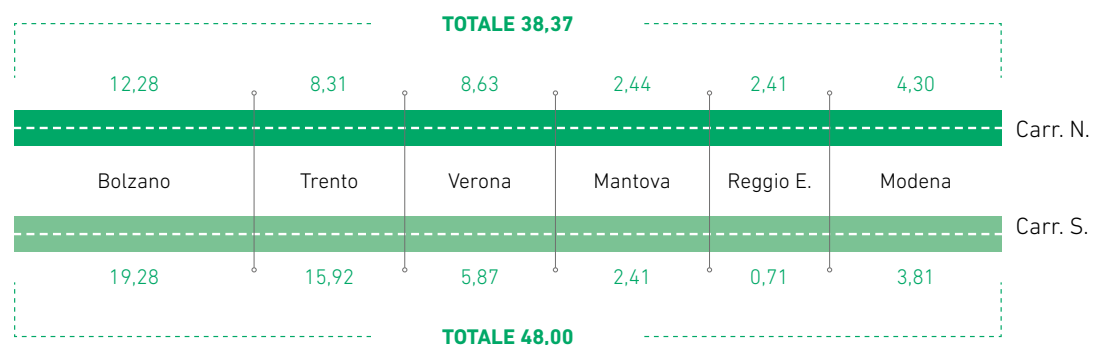
In ragione dello stretto rapporto che lega il Gruppo Autobrennero ai territori, i cui Enti locali rappresentano la partecipazione di maggioranza, il tema dell'inquinamento acustico e del suo contenimento è sempre stato al centro delle politiche societarie. Una particolare attenzione è dedicata all'inquinamento acustico avvertito dalle comunità che vivono a ridosso delle infrastrutture autostradali e ferroviarie poiché particolarmente impattante sulla qualità della propria vita.

Per far fronte a questa tematica, Autostrada del Brennero SpA è stata una delle prime autostrade italiane ad aver affrontato il problema dell'inquinamento acustico prodotto dal traffico veicolare in transito sul proprio asse. Pertanto, all'individuazione delle aree esposte a elevati livelli di rumorosità è seguita l'adozione di sistemi attivi, capaci di agire sulla sorgente del rumore riducendone il livello di emissione e il contestuale sviluppo di sistemi passivi, volti a limitare la propagazione dell'inquinamento sonoro. Già nel 1987, ovvero assai prima della stesura e dell'entrata in vigore delle moderne normative in materia di contenimento del rumore, la Società aveva provveduto ad elaborare un progetto di massima sugli interventi di protezione da realizzare lungo il tracciato di competenza. Numerose risorse erano state al contempo investite nella ricerca di tecniche complementari, quali l'impiego di conglomerato bituminoso fonoassorbente.

Per contribuire al miglioramento degli impatti derivanti dall'inquinamento acustico a partire dal 2007 la Società ha predisposto il **Piano di contenimento e abbattimento del rumore**, successivamente aggiornato nel 2013 e approvato dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con D.M. n. 80 del 10/03/2021. In esso sono individuate le zone maggiormente esposte al rumore e definiti, secondo un indice di priorità, i conseguenti interventi di mitigazione acustica.

Ad oggi sono state realizzate 144 barriere fonoassorbenti per uno sviluppo complessivo di 86 km che garantiscono una copertura del 14% dell'intero tracciato.

Copertura effettiva
nel 2019 e nel 2020
del tracciato
con barriere
antirumore (km)⁵



⁵ I dati presenti in infografica sono validi per l'intero biennio, non sono state registrate variazioni.

Il Piano Economico Finanziario prevede nei prossimi anni investimenti per 230 milioni di euro in nuove barriere fonoassorbenti, tali da arrivare a coprire complessivamente il 29% della tratta con 183 km di barriere.

Complessivamente, nel periodo 1996-2020, la Capogruppo Autostrada del Brennero SpA ha investito un totale di € 363.608.338 nella manutenzione della pavimentazione con fonoassorbente e € 123.357.145,04 per l'adozione di barriere antirumore. Nello specifico, nel biennio 2019-2020 sono stati investiti rispettivamente € 30.145.415,59 e € 8.016.251,85.

Mimetizzare un tracciato autostradale è una sfida impossibile: il nastro è un corpo estraneo, lineare, monotono, quasi sempre completamente svincolato dal paesaggio che attraversa, difficilmente assorbibile dall'ambiente circostante. Tuttavia, riconoscersi in un paesaggio, è una variabile fondamentale della qualità dell'abitare: di qui l'idea di rendere l'autostrada un elemento non più in contrapposizione con il circostante scenario, bensì un elemento parte del medesimo, capace di rapportarsi e intrecciarsi con il contesto naturale in cui si insedia. Le peculiarità estetiche delle opere di protezione fanno delle stesse una tra le tante iniziative tese a trasformare il "non luogo" tipico di un tracciato autostradale, in un "super luogo" degno di nota per architettura, per qualità dei servizi offerti, per comfort, sicurezza ed efficienza. Pertanto, tra gli aspetti più significativi presi in considerazione nella fase di progettazione delle barriere vi è la capacità di ottenere un positivo inserimento nell'ambiente circostante, come la scelta di materiali naturali, l'articolazione dei pieni e dei vuoti, la puntuale ricerca dei cromatismi, il dialogo con il sistema del verde. Il Gruppo tenta, infatti, di andare oltre, sfruttando ogni opportunità, e promuovendo progettazioni moderne, attive e integrate, che ricercano soluzioni in grado di coniugare tutela del paesaggio e sviluppo, coinvolgendo più discipline, non solo tecniche, bensì anche culturali, sociali, ecologiche ed estetiche.

Con una forte propensione verso l'innovazione, la Società valuta quindi la possibilità di implementare nuovi materiali o tipologie di pannelli antirumore e prevede misure efficaci nei confronti dell'avifauna adottando sistemi innovativi approvati dalla stazione ornitologica svizzera Sempach.

Ad esempio, tramite una convenzione con il Dipartimento di Ingegneria Industriale di Alma Mater Studiorum Università di Bologna, ad oggi ancora in corso, la Società sta studiando e testando diverse tipologie di pannelli fonoassorbenti in legno e in PMMA (Polimetilmetacrilato) al fine di migliorarne le caratteristiche di isolamento e di assorbimento acustico, ed al fine di garantire una maggiore durabilità delle prestazioni acustiche nel tempo. La prima parte della convenzione, che è ad oggi in fase conclusiva, ha interessato le possibili migliorie da apportare nella progettazione dei pannelli in legno.

La gestione dei rifiuti e la tutela del suolo

GRI 306-2, 306-3

Il Gruppo è attento alla tutela dell'ambiente tramite l'implementazione di azioni ed investimenti volti alla prevenzione di tutti i possibili incidenti che possono comportare un potenziale inquinamento del suolo. Tuttavia, nel caso del verificarsi di emergenze, le società Autostrada del Brennero SpA e RTC SpA hanno stabilito delle procedure che permettono la collaborazione con gli organi competenti al fine di risolvere le cause delle potenziali contaminazioni e di contenere i possibili danni ambientali.

Nel caso della Capogruppo, a seconda della tipologia di evento, il CAU informa dell'emergenza il Responsabile (o il Reperibile) del CSA territorialmente competente e il Reperibile di 1° livello, i quali pongono in essere tutti gli interventi possibili atti a contenere gli effetti delle emergenze e laddove previsto ne controllano l'attuazione (viabilità e sicurezza stradale, impatti ambientali, ecc.). Se l'evento è potenzialmente in grado di contaminare il sito, il Responsabile del CSA territorialmente competente o il Reperibile di 2° livello verifica se è possibile individuare il responsabile dell'evento e informa immediatamente l'Addetto Ambientale, anche al fine di verificare la possibilità di un sopralluogo da parte di un tecnico esperto dell'Ufficio Ambiente. Durante le attività di messa in sicurezza d'emergenza, il Responsabile del CSA territorialmente competente e l'Ufficio Ambiente monitorano la corretta esecuzione delle attività.

Per quanto concerne l'attività di RTC SpA, a seguito dell'evento incidentale o anomalia che porta ad un eventuale inquinamento del suolo viene indetta un'indagine volta a chiarire cause, responsabilità ed azioni da implementare al fine di sanare la situazione e di ridurre al minimo il rischio di incidenti dello stesso tipo.

Autostrada del Brennero SpA e Sadobre SpA non hanno riscontrato sversamenti significativi nell'arco del periodo rendicontato. Per quanto riguarda RTC SpA, in data 02/03/2020, si è verificato il rovesciamento accidentale di un serbatoio di gasolio sulla sede ferroviaria che ha comportato lo sversamento sul suolo di una quantità di carburante stimata in circa 3000 lt. L'intervento dei Vigili del Fuoco e di ARPAV, allertati dal Gestore Infrastruttura RFI, ha permesso di mettere in sicurezza la zona e di concludere l'emergenza, intercettando la perdita e raccogliendo i residui presenti nel serbatoio. Successivamente è stata incaricata la ditta Galileo Servizi per le operazioni di bonifica che si sono svolte in data 12/03/2020 e che si sono composte di:

- rimozione binari e scambi nell'area interessata dallo sversamento del gasolio;
- rimozione del pietrisco e del terreno, successivo riempimento con materiali inerti;
- carico su carro pianale, successive analisi e valutazione di eventuali superamenti delle Concentrazioni Soglia di Contaminazione (CSC);
- ripristino binari, scambi e paraurti del tratto interessato.

Dagli scavi sopra menzionati sono risultati 44.660 Kg di terreno rimosso durante i lavori che sono stati smaltiti con CER 17/05/03, che costituiscono la fonte principale di rifiuti per RTC SpA nel biennio 2019-2020.

RTC SpA: rifiuti per destinazione e pericolosità (t)

	2019	2020
Recuperati	405,0	44.680,0
<i>Rifiuti non pericolosi</i>	345,0	44.680,0
<i>Rifiuti pericolosi</i>	60,0	0,0
Smaltiti	0,0	0,0
TOTALE	405,0	44.680,0

I normali rifiuti di RTC SpA sono invece costituiti da:

- batterie e accumulatori, che provengono dai fanali utilizzati in Italia per segnalare la coda di un treno (batterie alcaline classificate come CER 160604);
- RAEE (Rifiuti da Apparecchiature Elettriche ed Elettroniche);
- cartucce da stampa e toner esauriti.

Queste categorie di rifiuti vengono gestite attraverso figure di responsabilità coinvolte nel processo, ovvero addetti alle piccole manutenzioni per le batterie dei fanali e Ufficio ICT per RAEE e cartucce-toner che segnalano al referente ambiente e rifiuti la necessità di programmare lo smaltimento. È inoltre presente un Responsabile Tecnico Rifiuti esterno coinvolto nella definizione delle procedure negli audit periodici sull'applicazione delle stesse.

A22 come una città

La gestione dei rifiuti è un tema materiale che impatta prevalentemente sull'attività della Capogruppo. L'A22 può essere intesa come una città lineare "abitata" mediamente da circa 100.000 persone. La gestione dei rifiuti rappresenta pertanto un problema analogo a quello di una cittadina con un medesimo numero di abitanti.

Essendo Autostrada del Brennero SpA impegnata a 360 gradi sul fronte della sostenibilità ambientale, un corretto smaltimento dei rifiuti prodotti dall'attività della Società come dai propri utenti rappresenta un comportamento coerente con le politiche aziendali e rispettoso nei confronti dei territori attraversati dall'infrastruttura. Considerato che, nel corso di un anno, Autostrada del Brennero SpA recupera circa 1.200 tonnellate di rifiuti indifferenziati abbandonati lungo la tratta dall'utenza garantendo il loro corretto trattamento, il tema è di indubbia rilevanza dato che la pulizia del nastro autostradale e delle dirette pertinenze, quali ad esempio le aree di servizio, impatta sulla sicurezza degli utenti e sulla loro percezione della qualità del servizio erogato. Per questa ragione, da anni la Società ha organizzato presso le aree di servizio, i Centri di Sicurezza Autostradali, le stazioni e le restanti aree di pertinenza un sistema per la raccolta differenziata di rifiuti quali plastica, vetro, lattine, carta e frazione residua indifferenziata. Tra le attività svolte dalla Società nell'ambito della gestione dell'A22, al fine di mantenere il decoro della stessa e nel rispetto della normativa vigente, figura anche il recupero e il trasporto dei rifiuti speciali e urbani prodotti

lungo l'infrastruttura e presso le sedi della Società, nonché il successivo recupero o smaltimento degli stessi presso impianti autorizzati. Per lo svolgimento delle seguenti attività, la Società pubblica dei bandi per l'aggiudicazione dei principali servizi inerenti prelievo, trasporto e recupero/smaltimento dei rifiuti che prevedono l'assegnazione di punteggi per le offerte tecniche contenenti aspetti migliorativi ambientali, quali l'utilizzo degli automezzi a basso impatto ambientale, l'invio a recupero anziché a smaltimento di alcune tipologie di rifiuti e l'invio a impianti che effettuano operazioni di selezione e cernita dei rifiuti urbani indifferenziati e/o degli imballaggi in materiali misti per il successivo riciclo.

Per le definizioni di recupero e smaltimento si fa riferimento all'articolo 183 del D.Lgs. n. 152/2006: con smaltimento si intende "ogni operazione finalizzata a sottrarre definitivamente una sostanza, un materiale o un oggetto dal circuito economico e/o di raccolta e, in particolare, le operazioni previste nell'Allegato B alla parte quarta del decreto", mentre con recupero si intendono "le operazioni che utilizzano rifiuti per generare materie prime secondarie, combustibili o prodotti, attraverso trattamenti meccanici, termici, chimici o biologici, incluse la cernita o la selezione, e, in particolare, le operazioni previste nell'Allegato C alla parte quarta del decreto".

Il quantitativo dei rifiuti inviati a recupero o a smaltimento varia di anno in anno in base all'attività svolta, alla tipologia di rifiuti raccolti e alle caratteristiche dell'impianto di destinazione. Tutti i rifiuti indifferenziati raccolti presso le aree di servizio vengono avviati a operazioni di selezione e cernita con l'obiettivo di incrementare il più possibile il quantitativo di rifiuti avviati a riciclo.

Nel 2020, il 98,5% dei rifiuti generati dalla Società è rappresentato da rifiuti non pericolosi. Nel 2020 la quantità complessiva di rifiuti è diminuita del 8% rispetto al 2019, con una significativa riduzione dei rifiuti pericolosi sia recuperati (-69%) sia smaltiti (-86%).

Autostrada del Brennero SpA: rifiuti per destinazione e pericolosità (t)

	2019	2020	Var. % 2019/2020
Recuperati	3.593,18	3.540,20	-1%
<i>Rifiuti non pericolosi</i>	3.566,30	3.532,00	-1%
<i>Rifiuti pericolosi</i>	26,88	8,20	-69%
Smaltiti	357,60	93,70	-74%
<i>Rifiuti non pericolosi</i>	31,60	47,38	50%
<i>Rifiuti pericolosi</i>	326,00	46,32	-86%
Totale	3.950,78	3.633,90	-8%

Per quanto concerne Sadobre SpA, la Società produce una quantità minima di rifiuti, tale da essere considerata pari ad un consumo domestico e gestita di conseguenza direttamente dalla ditta pubblica locale incaricata della gestione dei rifiuti. La mancata misurazione comporta l'impossibilità di rappresentare dati quantitativi rispetto alla tematica in oggetto.

Le materie prime

GRI 301-1, 301-2

Il Gruppo Autobrennero considera gli aspetti di carattere ambientale prioritari nello svolgimento delle proprie attività: consumo responsabile dei materiali significa limitare il più possibile il ricorso a materiali non riciclabili ed evitare qualsiasi consumo non razionale delle risorse naturali.

All'interno del Gruppo, l'attività svolta da Autostrada del Brennero SpA risulta essere quella legata maggiormente al consumo di materiali, in quanto direttamente coinvolta nelle attività di manutenzione. In considerazione di ciò i dati del presente paragrafo si limiteranno alla sola Capogruppo e saranno focalizzati sul consumo di materiali derivanti dalle attività di manutenzione della rete autostradale.

La principale voce di consumo di materiali per Autostrada del Brennero SpA è rappresentata dai lavori di manutenzione o di ammodernamento della tratta autostradale e dalla fornitura di beni e servizi. In tutti questi casi, Autostrada del Brennero SpA assegna, anche in assenza di Criteri Ambientali Minimi imposti dalla normativa per le Pubbliche Amministrazioni, punteggi premiali alle imprese che dimostrano attenzione all'aspetto ambientale: dalla presenza in organico di figure preposte alla valutazione e mitigazione degli impatti ambientali, alla presenza di certificazioni ambientali come la certificazione ISO 14000, all'utilizzo di macchinari con ridotte emissioni inquinanti. Nello specifico del consumo responsabile dei materiali, una premialità è assegnata a chi dimostra di utilizzare materiali di risulta, qualora tale utilizzo non pregiudichi in alcun modo le performance in materia di sicurezza. Analoghe premialità sono previste nella fornitura di beni, ad esempio nella fornitura di vestiario viene favorito chi dimostra di utilizzare tessuti ecosostenibili.

A titolo di esempio, i lavori avviati nel 2015 e conclusi nel 2019 per il rifacimento di 14 sovrappassi ubicati nelle province di Verona e Mantova hanno previsto la copertura di circa il 55% del totale con materiale proveniente da cave di prestito mentre la parte rimanente mediante il riutilizzo dei materiali provenienti dagli scavi dei vecchi rilevati. Al fine di ridurre il consumo di materie prime naturali, la Direzione Lavori ha acconsentito alla sostituzione di materiale naturale proveniente da cave di prestito con materiale riciclato.

Per quanto riguarda le forniture di cancelleria e prodotti per l'ufficio, nel biennio 2019-2020 il 100% della carta ad uso ufficio e degli stampati è certificata Ecolabel UE o FSC.

Nel rifacimento della pavimentazione stradale è richiesto un ampio utilizzo di conglomerato bituminoso, una miscela di idrocarburi naturali o residuati derivanti dalla distillazione o dalla raffinazione del greggio.

Autostrada del Brennero SpA: consumi di conglomerato bituminoso	Unità di misura	giugno 2018/ giugno 2019	giugno 2019/ giugno 2020	Var. % 2019/2020
conglomerato bituminoso (BASE)	q	118.319	231.133	95%
conglomerato bituminoso (Binder)	q	240.743	253.193	5%
conglomerato bituminoso (Usura)	q	498.039	452.009	-9%
TOTALE MATERIALI UTILIZZATI		857.101	936.335	9%

In considerazione degli impatti che la sua produzione comporta, Autostrada del Brennero SpA utilizza ove possibile conglomerato bituminoso riciclato (detto anche Fresato o RAP – Reclaimed Asphalt Pavement), che viene recuperato mediante la fresatura degli strati del precedente rivestimento stradale.

La materia prima in questione viene realizzata anche attraverso l'impiego di materiale riciclato. In particolare, si stima che:

- il materiale fresato che viene inserito nel confezionamento di conglomerato bituminoso tipo base è pari al 30%;
- il materiale fresato che viene inserito nel confezionamento di conglomerato bituminoso tipo binder è pari al 10%.

CONSUMO DI CONGLOMERATO BITUMINOSO	giugno 2018 / giugno 2019			giugno 2019 / giugno 2020		
	Riciclato (q)	Totale (q)	%	Riciclato (q)	Totale (q)	%
conglomerato bituminoso (BASE)	35.496	118.319	30%	35.496	118.319	30%
conglomerato bituminoso (Binder)	24.074	240.743	10%	24.074	240.743	10%
conglomerato bituminoso (Usura)	0	498.039	0%	0	498.039	0%
TOTALE	59.570	857.101	7%	59.570	857.101	7%

La Società impiega inoltre fondenti salini per prevenire la formazione di ghiaccio e gestire le emergenze invernali, poiché pone come obiettivo principale la sicurezza degli utenti in transito sull'arteria. Per rendere efficiente il consumo di questo materiale, Autostrada del Brennero SpA si è dotata di mezzi spargisale che, grazie a un sistema elettronico, regolano la quantità di sale che viene sparso e l'ampiezza dello spargimento in base alle necessità (condizioni meteo rilevate, trattamento preventivo, trattamento di abbattimento, ecc.). A causa delle precipitazioni nevose relativamente scarse e delle temperature non eccessivamente rigide, il consumo di fondenti salini nell'inverno 2019-2020 è stato di gran lunga inferiore ai due inverni precedenti.

Fondenti salini (q)

	Inverno 2017-2018	Inverno 2018-2019
Cloruro di sodio (NaCl)	131.455	107.670
Cloruro di calcio (CaCl ₂)	11.601	3.930
TOTALE CONSUMO FONDENTI SALINI (q)	143.056	111.600

Le risorse idriche e la loro tutela

GRI 303-1, 303-3

Nonostante il consumo di acqua non sia tra quelli caratteristici per il Gruppo Autobrennero, l'utilizzo razionale della risorsa idrica, in particolare quella proveniente dalla rete, è considerato un valore in ogni settore che ne preveda l'impiego.

I consumi idrici da rete e pozzo relativi ad Autostrada del Brennero SpA sono leggermente in aumento rispetto agli anni precedenti, in quanto influenzati da attività che richiedono maggiore approvvigionamento idrico. Nei seguenti grafici viene illustrato l'andamento dei consumi idrici negli anni:

CONSUMO IDRICO COMPLESSIVO DI GRUPPO PER FONTE (megalitri)			
Destinazione	2019	2020	Var. % 2019/2020
Acque da rete / acque di terze parti	112,40	102,83	-9%
di cui acqua dolce (≤ 1.000 mg/l di solidi disciolti totali)	112,40	102,83	-9%
di cui altre tipologie di acqua (> 1.000 mg/l di solidi disciolti totali)	0,00	0,00	
Acque da pozzo / acque sotterranee	174,87	178,91	2%
di cui acqua dolce (≤ 1.000 mg/l di solidi disciolti totali)	174,87	178,91	2%
di cui altre tipologie di acqua (> 1.000 mg/l di solidi disciolti totali)	0,00	0,00	
TOTALE CONSUMO IDRICO COMPLESSIVO	399,67	384,57	-4%

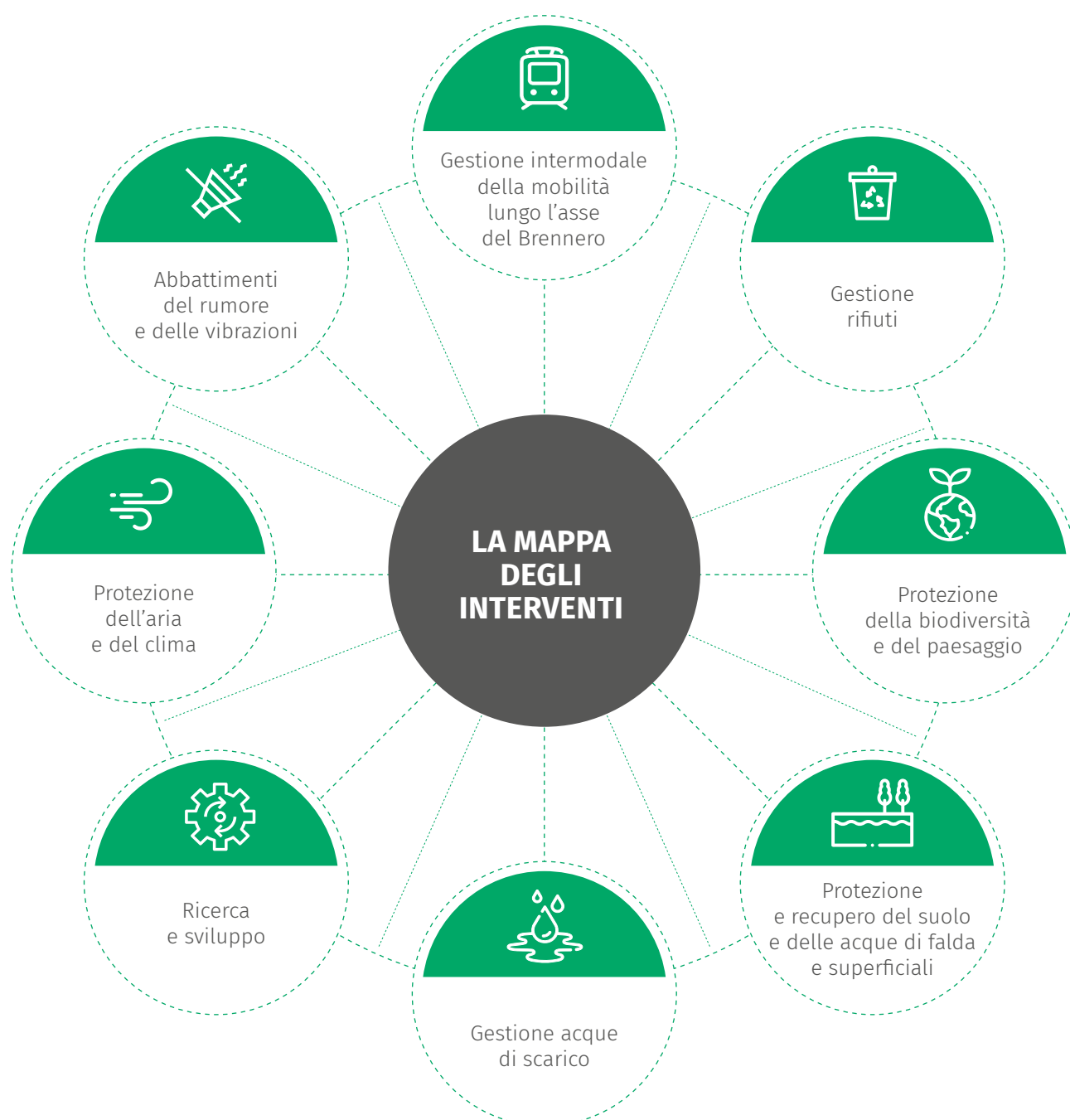
CONSUMO IDRICO AREE DI SERVIZIO (A22) PER FONTE (megalitri) (Autostrada del Brennero SpA)		
Destinazione	2019	2020
Acque da rete	46,25	29,89
di cui acqua dolce (≤ 1.000 mg/l di solidi disciolti totali)	46,25	29,89
di cui altre tipologie di acqua (> 1.000 mg/l di solidi disciolti totali)	0,00	0,00
Acque da pozzo	0,00	0,00
di cui acqua dolce (≤ 1.000 mg/l di solidi disciolti totali)	0,00	0,00
di cui altre tipologie di acqua (> 1.000 mg/l di solidi disciolti totali)	0,00	0,00
TOTALE ACQUE	92,51	59,79

Le attività che richiedono il maggiore consumo di acqua per il concessionario autostradale sono, in particolare, i lavaggi previsti per l'infrastruttura e la manutenzione del verde. In ognuna di queste attività, la politica aziendale è quella di ridurre progressivamente i consumi attraverso tecnologie che consentano di ottenere risultati analoghi con un minore utilizzo d'acqua e di preferire ovunque possibile l'acqua di pozzo rispetto a quella di rete.

Per la società RTC SpA il consumo idrico è principalmente legato al lavaggio delle locomotive. Per questa operazione è stato stipulato un contratto con la ditta CoopService.

INTERVENTI IN CAMPO AMBIENTALE

Nel 2019-2020 il Gruppo Autobrennero ha rafforzato la sua mission ambientale, come dimostrano i molteplici campi di intervento a mitigare l'impatto della mobilità sui territori





.04

Il benessere degli utenti

Il presente capitolo si focalizzerà sull'attività autostradale, realizzata da Autostrada del Brennero SpA con il supporto di Sadobre SpA, includendo i dati per RTC solo ove possibile. Solo la prima tipologia di attività svolta dal Gruppo coinvolge infatti direttamente l'utente finale, che, nel momento in cui decide di utilizzare il servizio, deve potersi fidare ciecamente della qualità offerta, soprattutto in considerazione del rischio intrinseco che caratterizza la mobilità su ruota. L'impegno della Società va però ben oltre la "sola" sicurezza dell'utente, in quanto la Società considera come obiettivo la piena soddisfazione dell'utente, in tutti i servizi che utilizza.



La sicurezza degli utenti

GRI 203-1

NON GRI 6, 8, 9

L'analisi di materialità rileva tra i temi prioritari la sicurezza degli utenti sia per gli stakeholder che per il Gruppo Autobrennero considerando la sicurezza complessiva dell'arteria autostradale imprescindibile e fondamentale. Per garantire una sempre maggior sicurezza agli utenti, il Gruppo ha attivato nel tempo progetti e iniziative specifiche.

La sicurezza è pertanto per il Gruppo un obiettivo da perseguire quotidianamente, lavorando su più piani: normativo, professionale, valoriale e culturale. Per questa ragione i progetti introdotti operano su più livelli: dalla progettazione all'ispezione, dal collaudo all'esercizio. Autostrada del Brennero SpA opera attraverso una vera e propria rete, detta "Macchina della sicurezza", che vede coinvolte centinaia di operatori, tra poliziotti, vigili del fuoco, personale sanitario, addetti alla viabilità e al soccorso meccanico, personale della Società.

Nel 2020, un esempio emblematico di questo approccio si esprime nel primato della rete autostradale cardio-protetta, con ben 26 defibrillatori, collocati presso le 22 aree di servizio, un Centro di Sicurezza Autostradale (CSA), il Plessi Museum, l'autoporto Sadobre SpA di Vipiteno e l'autoparco Rovereto Sud; il progetto è nato per prevenire le morti per arresto cardiaco e comprende un continuo servizio di manutenzione e telecontrollo per mantenerli sempre efficienti ed operativi. Già nel 2018 i defibrillatori erano presenti in tutti i punti ritenuti rilevanti; nel biennio 2019-2020 si è ritenuto infatti necessario installare un solo defibrillatore presso il CSA di Vipiteno (installato in data 23/08/2019). Si è inoltre proceduto all'erogazione di formazione specifica per migliorare l'efficacia del progetto: in particolare, nel 2020 sono stati effettuati dei corsi della durata di 5 ore per un totale di 24 giornate di formazione in cui hanno partecipato 232 tra collaboratori e operatori dei vari servizi presenti sulla rete autostradale.

Gli attori della sicurezza



I pilastri della sicurezza in A22

L'incolumità delle persone che si servono dei servizi di mobilità offerti da Autobrennero rappresenta una delle principali priorità del Gruppo e, in particolare, la sicurezza degli utenti investe in particolare la Capogruppo, che nella sua attività di concessionario autostradale si assume ogni anno la responsabilità di far viaggiare sulla propria infrastruttura circa 70 milioni di veicoli ogni anno.

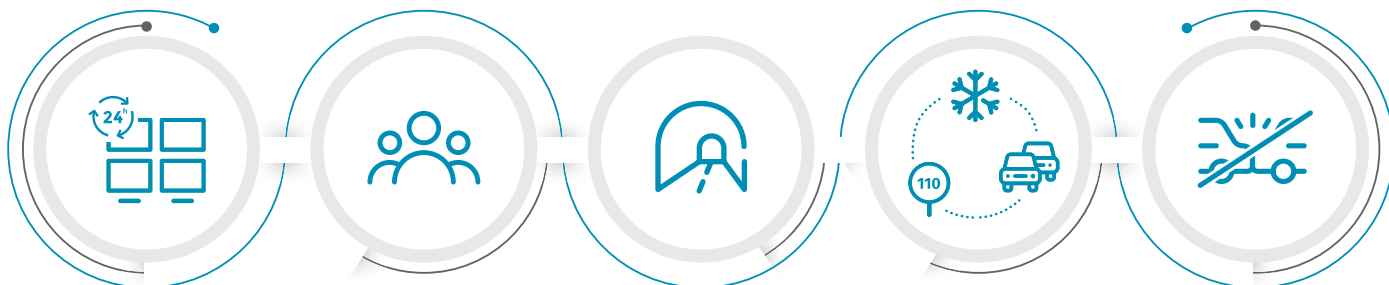
Quello della sicurezza degli utenti è un concetto che il Gruppo Autobrennero declina su tre fronti diversi: **l'infrastruttura, la manutenzione e la gestione del traffico.**

Perché chi viaggia possa sentirsi davvero sicuro, occorre in primo luogo che il livello qualitativo dell'infrastruttura sia massimo: l'A22 è stata la prima autostrada d'Italia interamente dotata di asfalto drenante fonoassorbente, ancora l'unica che usa il COR-TEN per tutti i propri guard rail. La sicurezza è inoltre garantita da costanti manutenzioni: tutte le opere d'arte di A22 sono perfettamente a norma e ogni anno vengono spesi in manutenzioni oltre 200.000 euro a chilometro. Determinante per il fattore sicurezza è anche la gestione del traffico: con il proprio Centro Assistenza Utenza (CAU), centro nevralgico di controllo, di coordinamento e d'informazione della Società e i propri Ausiliari della Viabilità, l'A22 può, a buon diritto, considerarsi un punto di riferimento a livello nazionale ed europeo.

Pertanto, Autostrada del Brennero SpA mantiene standard di sicurezza elevati per l'utente che percorre l'arteria curando in modo particolare la pavimentazione, le barriere di sicurezza, con un efficiente sistema di monitoraggio e sorveglianza della rete (pattugliamento con gli Ausiliari della Viabilità e monitoraggio con telecamere) e un capillare sistema di informazione e comunicazione agli utenti su turbative e condizioni meteo, con la fitta rete di portali e con i vari canali mediatici attivi. Dispone di una centrale operativa che garantisce 24 ore su 24 il controllo sull'autostrada attraverso una rete di telecamere "brandeggiabili" che possono cioè essere orientate a seconda delle necessità dagli operatori CAU. Un videowall garantisce una visibilità ottimale per gli operatori che, in costante contatto con gli Ausiliari della Viabilità in servizio su strada, sono in grado di gestire qualsiasi tipo di criticità. Il CAU, che lavora in sinergia con la Polizia Stradale, aggiorna e distribuisce costantemente le informazioni, pubblicandole sui Pannelli a Messaggio Variabile (PMV) posti all'entrata dell'autostrada e lungo il tracciato (in itinere), sul sito internet, sull'APP e sugli altri principali mezzi di comunicazione.

Gli Ausiliari della Viabilità forniscono assistenza e soccorso agli utenti autostradali 24 ore su 24, in collaborazione con la Polizia Stradale e con il coordinamento del CAU. Il servizio viene assicurato dal personale operativo (84 Ausiliari della Viabilità, suddivisi su tre turni nell'arco delle 24 ore) che dispone di 39 automezzi dotati di attrezzature speciali e dispositivi di pronto intervento. Appositamente formati, gli Ausiliari sono in grado di intervenire con la massima rapidità in caso di incidenti,

IL SISTEMA DELLA SICUREZZA



PROGETTAZIONE

Autostrada del Brennero SpA ha scelto da tempo di dotarsi di una **struttura interna** per la progettazione. Sono **60 i tecnici** che si occupano di elaborare ogni nuovo sviluppo dell'infrastruttura.



INFRASTRUTTURA

A22 è un'autostrada interamente dotata di **asfalto drenante e fonoassorbente**. Le **barriere di sicurezza** sono tutte:
- in **acciaio COR-TEN**, lega particolarmente pregiata e resistente;
- certificate dai laboratori L.I.E.R di Lione.



€ 200.000

Spesa media
in manutenzione a km



MONITORAGGIO E MANUTENZIONE

Un intero Servizio della Direzione Tecnica Generale è dedicato alle **ispezioni delle opere d'arte** (ponti, viadotti, gallerie); gli operai attivi nella manutenzione quotidiana dell'arteria sono dislocati nei sei Centri per la Sicurezza Autostradale (CSA), sono dipendenti della Società e conoscono ogni metro dell'arteria. **200.000 euro a km** vengono spesi in media ogni anno nella sola **manutenzione ordinaria**.

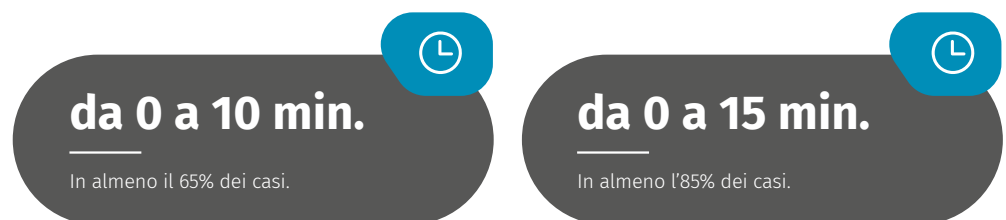


GESTIONE DINAMICA DEL TRAFFICO

Attraverso **226 telecamere**, **24 operatori** controllano in ogni momento la situazione del traffico dal **Centro Assistenza Utenza (CAU)**, a stretto contatto con il **Centro Operativo Autostradale (COA)** della Polizia di Stato; il **tempo medio di intervento** sul posto in caso di necessità è di **7 minuti**. In caso di traffico intenso, il CAU può gestire dinamicamente gli ingressi in autostrada e la velocità dei veicoli per evitare code e garantire la sicurezza degli utenti.

problemi sanitari o altri eventi, fornendo assistenza agli automobilisti che si trovano in situazioni di difficoltà. In caso di lunghe code o congestioni, sia nel periodo estivo che in quello invernale, la Società ha stipulato apposite convenzioni con enti esterni di soccorso (Croce Bianca, Vigili del Fuoco Volontari e Croce Rossa) per fornire assistenza e bevande fredde e calde. Per agevolare le richieste di soccorso, sulla rete sono attive 403 colonnine SOS (una ogni circa 1,5 km) attraverso le quali chi si trova in difficoltà può attivare il soccorso meccanico, sanitario o dei Vigili del Fuoco. Il servizio di soccorso meccanico, garantito 24 ore su 24 per 365 giorni all'anno e coordinato dal CAU è finalizzato ad assicurare la rapida rimozione dall'autostrada e dalle sue pertinenze di qualsiasi veicolo fermo per avaria, incidente o altra causa, mediante il suo recupero. Per far ciò, il CAU si avvale di 3 organizzazioni che effettuano il soccorso meccanico leggero e pesante con le proprie reti di officine autorizzate preventivamente dalla Società.

Tempi
di intervento
degli Ausiliari
della Viabilità



Manutenzione delle strutture

Dal coinvolgimento delle parti interessate interne ed esterne al Gruppo emerge l'importanza del costante monitoraggio e manutenzione dell'infrastruttura, delle attrezzature e dei macchinari nelle attività gestionali e operative dell'arteria autostradale. Operare nei trasporti significa assumersi delle importanti responsabilità circa la sicurezza di chi viaggia. Autobrennero opera considerando la sicurezza delle persone come un valore superiore alle performance finanziarie.

Durante la vita di esercizio di una struttura autostradale la Società garantisce la sua integrità in condizioni di stato ultimo e di servizio, in modo da assicurare la sicurezza della struttura e dei suoi utenti. Allo scopo di sviluppare adeguate strategie di ripristino ed estensioni della vita utile, aspetti come il controllo del ciclo di vita, i livelli minimi di sicurezza e le strategie di manutenzione devono essere formulati e risolti dal punto di vista dell'affidabilità nel tempo e dei costi di gestione.

La stessa struttura della Capogruppo è stata pensata per garantire le migliori performance possibili in questo campo. La scelta di mantenere all'interno il servizio di progettazione delle opere e di dotarsi di 6 Centri per la Sicurezza Autostradale, gestiti direttamente da personale dipendente di Autostrada del Brennero SpA, a distanza di 50 km circa l'uno dall'altro, ha permesso di garantire che ogni elemento

dell'infrastruttura sia perfettamente conosciuto dal momento della progettazione a quello dell'ordinaria manutenzione. In aggiunta, il personale della Capogruppo conduce una costante opera di monitoraggio delle opere d'arte ed il medesimo approccio, pur in assenza di un'infrastruttura così impegnativa, viene adottato da tutto il Gruppo.

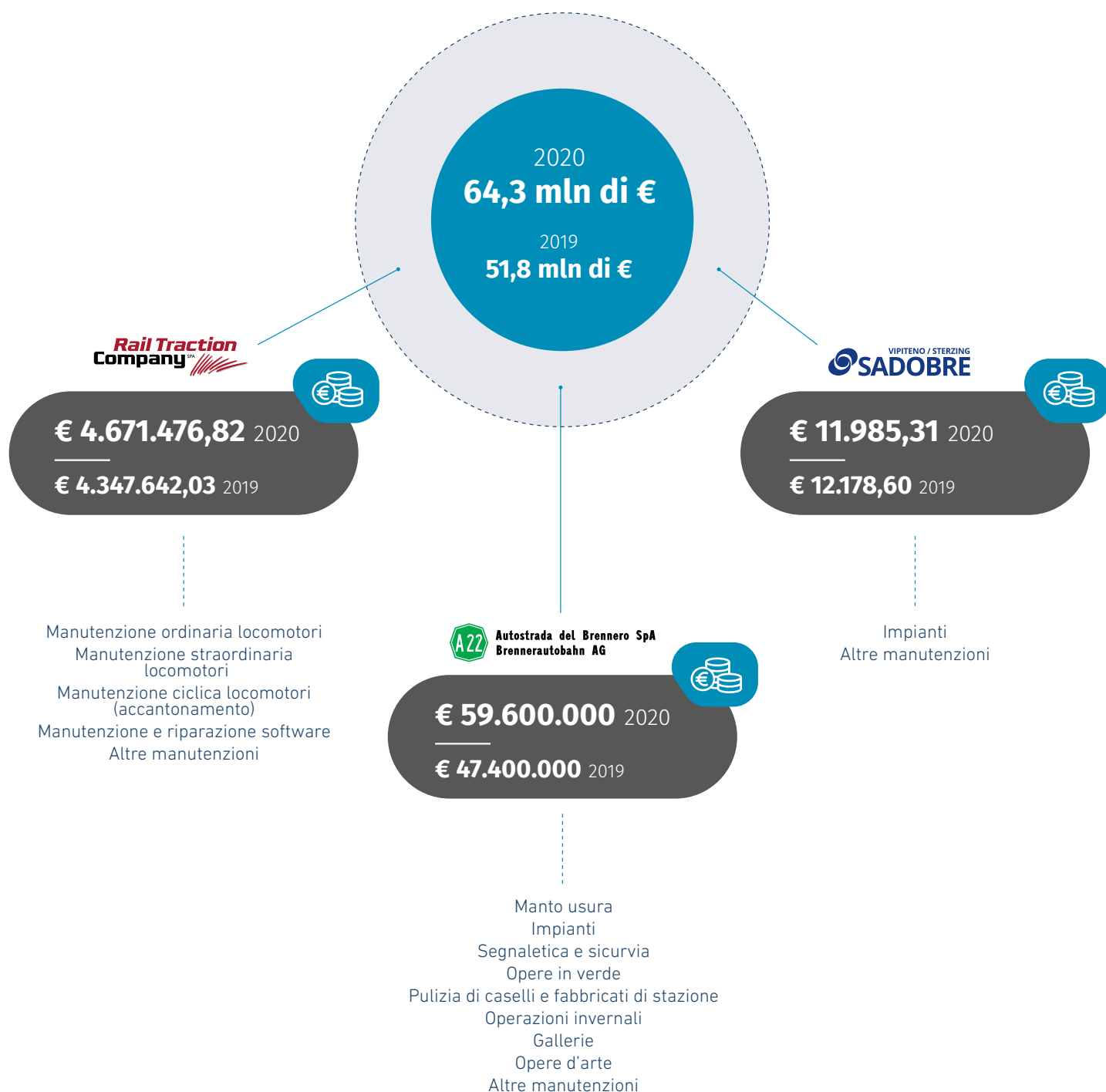
L'impatto maggiore in materia di manutenzioni investe la Capogruppo. Autostrada del Brennero SpA, infatti, deve gestire la manutenzione di 314 km di autostrada, l'A22, caratterizzata da un lungo tratto alpino, che conta numerose opere d'arte: 144 tra ponti e viadotti (31,2 km). L'opera più rilevante è il viadotto Colle Isarco (tra Vipiteno e il Brennero): lungo 1.028 m, si articola in 13 campate con un'altezza massima dal fondo valle di 110 m. La Società ha investito 12 milioni di euro per i lavori di riqualificazione e ammodernamento dell'opera; 30 gallerie unidirezionali (12,6 km). Quattro delle 30 gallerie in A22 misurano più di 500 metri. Sono quelle di Brennero, Fortezza, Bolzano (galleria del Virgolo) e Trento (galleria di Piedicastello); 147 sovrappassi. In gran parte riqualificati, i sovrappassi lungo l'A22 vengono progettati e realizzati per caratterizzare architettonicamente i territori in cui si trovano e impattare il meno possibile sull'ambiente.

Nel caso della società RTC SpA, che offre servizi di trazione ferroviaria per il trasporto merci, le locomotive (di proprietà, in leasing e a noleggio) hanno pertanto un ruolo strategico per l'azienda, motivo per cui un elevato standard manutentivo è fondamentale per garantire sia la sicurezza che la qualità e la continuità dell'esercizio. Le principali attività di manutenzione che avvengono sui locomotori possono esser distinte tra: manutenzione ordinaria, straordinaria (riparazione guasti) e ciclica (revisione del mezzo al raggiungimento di un determinato chilometraggio); per la loro complessità tali attività sono interamente affidate a fornitori esterni (spesso costruttori dei mezzi stessi) a fronte del pagamento di un canone fisso mensile (manutenzione ordinaria) o di un importo determinato sulla base dell'intervento effettuato (manutenzione straordinaria dovuta ad eventi incidentali). Per quel che riguarda la manutenzione ciclica, questa viene effettuata ogni milione di chilometri (circa ogni 6/7 anni): sulla base del costo stimato per l'intervento, RTC SpA accantona annualmente la relativa quota. Al fine di migliorare il monitoraggio di tale tematica è stato implementato anche un software per la gestione della manutenzione dei rotabili che consente di pianificare, monitorare e registrare le attività; vengono inoltre svolti audit periodici ai fornitori di tali servizi al fine di valutare l'efficacia del sistema manutentivo messo in atto; tutti i fornitori di manutenzione utilizzati da RTC SpA sono certificati o in corso di certificazione ai sensi del regolamento europeo 779/2019.

Le società esternalizzano anche altre attività di manutenzione (sui software e su altri beni) ma il loro costo annuale è di molto inferiore rispetto ai costi sostenuti per le locomotive.

MANUTENZIONE

*Gli interventi sostenuti nel biennio 2019-2020
per mantenere in perfetta efficienza le infrastrutture*



La prevenzione degli incidenti

La forte riduzione del tasso di incidentalità degli ultimi venti anni è dovuta anche ai provvedimenti adottati per assicurare le più idonee condizioni di sicurezza e transitabilità in tutte le stagioni. Autostrada del Brennero SpA effettua costanti attività di controllo dello stato del manto stradale, grazie anche ai dati rilevati in tempo reale dalle 25 centraline meteo presenti lungo la tratta, e attività di prevenzione della formazione di ghiaccio e di sgombero neve avvalendosi anche di ditte esterne. Lungo l'autostrada sono presenti sei Centri per la Sicurezza Autostradale (CSA), ossia strutture che ospitano tecnici, operai e Ausiliari della Viabilità, con i relativi mezzi d'intervento. I CSA sono dislocati strategicamente lungo l'asse circa ogni 50 km, per monitorarne e ispezionarne costantemente lo stato, eseguendo costanti lavori di manutenzione. La scelta di dotare l'organico di un tale numero di operatori di tratta è stata fatta dalla Società per garantire la massima conoscenza possibile di ogni dettaglio dell'infrastruttura. Il personale impiegato presso i CSA si occupa, inoltre, della posa della segnaletica di cantiere e di servizi straordinari, come lo sgombero neve durante la stagione invernale. I CSA, infatti, sono provvisti di silos e capannoni per lo stoccaggio e la conservazione dei fondenti salini antighiaccio, mezzi per lo spargimento di prodotti anticongelanti, lame sgombero neve e frese.

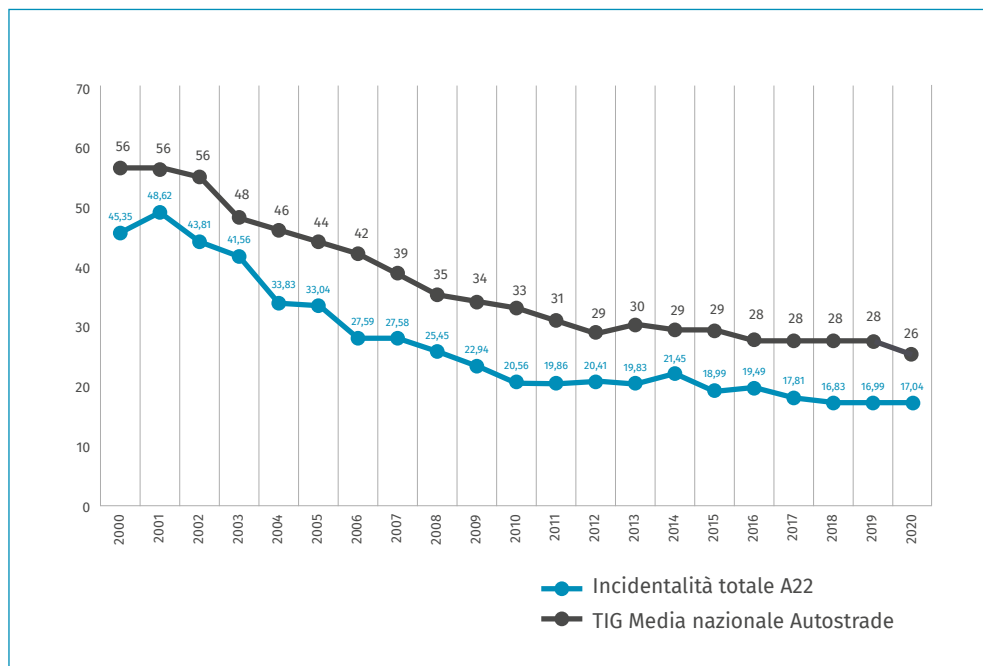
Per la gestione dell'esodo estivo, la Società programma misure gestionali straordinarie, quali l'assenza di cantieri diurni che richiedano scambi di carreggiata o riduzioni di corsia di marcia o di sorpasso, l'aumento del numero di giornate con divieto di circolazione per mezzi pesanti, l'incremento del numero di ausiliari della viabilità in servizio e dei presidi con operai e carri adibiti al soccorso meccanico, la costante presenza in servizio ed in reperibilità di squadre di addetti alla manutenzione, la distribuzione di flyer informativi e di bottigliette d'acqua presso le stazioni autostradali. Di rilievo anche le convenzioni con Croce Bianca, Croce Rossa e Vigili del Fuoco, che garantiscono pronta assistenza agli utenti in difficoltà.

Questo impegno ha prodotto risultati concreti: negli ultimi vent'anni, a fronte di un considerevole aumento del traffico, il tasso di incidentalità⁶ sull'A22 è progressivamente diminuito, portandosi nel 2020 ad il livello di 17,04 contro la media nazionale (26).

TASSO DI INCIDENTALITÀ TOTALE – Autostrada del Brennero SpA								
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	VARIAZIONE % 2019/2020
Numero di incidenti totali (n.)	958	876	936	884	851	863	617	-28,5%
TASSO DI INCIDENTALITÀ TOTALE (n.)	21,45	18,98	19,49	17,81	16,83	16,99	17,04	0,3%

⁶ Il tasso di incidentalità totale è il numero di incidenti rapportato al traffico (veicoli per km) per 100 milioni.

Tasso di incidentà
globale
(n° su 100 milioni
di veicoli/km)



Numerosi sono anche i progetti avviati a livello europeo a cui Autostrada del Brennero SpA collabora con l'obiettivo di migliorare la sicurezza autostradale anche attraverso l'integrazione delle nuove tecnologie nella mobilità quotidiana. Tra questi si ricordano i progetti Safe Strip, C-ROADS, ICT4CART, 5G-CARMEN e Ursa Major Neo, precedentemente illustrati nella sezione "Innovazione e digitalizzazione".

La sicurezza delle informazioni

GRI 102-2, 418-1

Il Gruppo Autobrennero considera fondamentale la protezione dei dati personali degli utenti e degli stakeholder. Si impegna a garantire che le informazioni siano trattate nel pieno rispetto della riservatezza e della privacy della persona, siano conservate in condizioni di sicurezza e trattate soltanto per gli scopi cui sono state comunicate nel rispetto della normativa vigente in materia privacy e riservatezza dei dati personali, di cui al Regolamento Privacy UE 2016/679, nonché al D.Lgs. 196/2003 novellato dal D.Lgs. n. 101/2018. In attuazione a ciò, il Gruppo ha integrato nel proprio Sistema Organizzativo un Sistema di Gestione di protezione dei dati personali che prevede regole, conduzione di controlli e audit in materia, rilievi di anomalie e la risoluzione delle stesse tramite proposte di miglioramento continuo. Inoltre, è stato nominato il Responsabile della Protezione dei dati Personali al fine di mettere in atto le misure organizzative e tecniche necessarie ed adeguate a favorire la gestione dei trattamenti di dati personali in modo lecito, corretto, trasparente e protetto.

In particolare, la società RTC SpA gestisce la privacy e la sicurezza delle informazioni tramite il “Manuale Privacy”, redatto in conformità alla normativa italiana ed europea sul trattamento dei dati personali, il Registro delle attività di trattamento, la valutazione dei rischi con metodo ENISA, l’Organigramma Privacy ed infine il Regolamento informatico. Le responsabilità, oltre a quelle relative al Titolare del Trattamento, sono state delegate a CFO, COO e Direttore Commerciale per le proprie Direzioni di competenza. Oltre a ciò la Società ha in programma l’attivazione dei seguenti progetti e iniziative connesse alla tematica:

- mantenere una formazione aggiornata sulle aree di competenza;
- predisporre audit a campione su fornitori (responsabili esterni) che trattano dati personali;
- definire una Data Retention Policy per quanto attiene l’archiviazione dei dati da parte dei fornitori.

Privacy dei clienti

Nel biennio 2019-2020, il Gruppo Autobrennero non ha ricevuto denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti ed ha rilevato esclusivamente un episodio di data breach in seguito all’intrusione da parte di terzi in una casella di posta aziendale, relativa alla società RTC SpA, che conteneva materiale potenzialmente sensibile e di conseguenza poteva rappresentare una possibile violazioni della privacy dei clienti. La società RTC SpA ha prontamente intrapreso tutte le procedure e misure adatte a tutelare la privacy degli stakeholder potenzialmente coinvolti, notificando alla Polizia Postale e al garante per la Protezione dei dati personali il data breach, archiviato successivamente dal Garante in data 01.03.2021. La Società ha inoltre implementato nuove misure di sicurezza sui propri sistemi e programmato interventi di formazione in materia di sicurezza informatica.

La soddisfazione degli utenti

GRI 102-2

NON GRI 10

Il Gruppo Autobrennero ha come priorità la sicurezza dei propri utenti così come la loro soddisfazione per il servizio offerto. Da sempre il Gruppo, ed in particolare Autostrada del Brennero SpA, si impegna ad aumentare l'affidabilità e la qualità dei servizi autostradali anche tramite iniziative d'ascolto delle preferenze e delle necessità dei viaggiatori.

Viabilità e servizi ai viaggiatori: il sito web e l'App

Il sito internet www.autobrennero.it è uno dei principali mezzi di comunicazione che la Società ha a disposizione per offrire agli utenti informazioni su viabilità, servizi e attività svolte dalla stessa Autostrada del Brennero SpA. Nel 2019 esso è stato completamente rinnovato con conseguente miglioramento delle sue caratteristiche tecniche, funzioni e di usabilità. Rispetto alla precedente versione inoltre il sito è diventato responsive, ossia navigabile da qualsiasi tipo di dispositivo.

La struttura e la grafica del sito sono state riviste per rendere più agevole e immediata la ricerca di informazioni e/o servizi da parte delle diverse tipologie di utenti di A22: pendolari, autotrasportatori o viaggiatori occasionali.

Attraverso sezioni ben distinte, il sito offre informazioni sulla Società, sul traffico e i servizi disponibili lungo l'autostrada. In homepage, rappresentate su una mappa interattiva, sono disponibili informazioni in tempo reale del traffico, supportate dalle immagini di 13 webcam disposte lungo l'asse, e dei lavori in corso, grazie ai costanti aggiornamenti provenienti dal CAU - Centro Assistenza Utenza della Società. La mappa, inoltre, indica dove sono posizionate e quali servizi offrono le aree di servizio e le aree di sosta per mezzi pesanti, mentre una sezione ad hoc consente di pianificare il proprio viaggio per tratta di interesse calcolandone i km e la tariffa di pedaggio. Sul sito è inoltre possibile trovare tutte le informazioni ed i riferimenti utili sul pedaggio e sulle diverse tipologie di pagamento. Una sezione è infine dedicata alle comunicazioni istituzionali della Società che desidera informare gli utenti del suo operato e del suo impegno in campi nei quali sta fortemente puntando ed investendo come appunto la sostenibilità e la digitalizzazione: idrogeno, elettrico, guida connessa non sono solo concetti per Autostrada del Brennero SpA, ma progetti destinati a svilupparsi e a migliorare il panorama globale in termini di benessere e sicurezza.

Autostrada del Brennero SpA dispone inoltre di due App ufficiali denominate "A22" ed "A22 Truck" dedicata agli autotrasportatori, entrambe scaricabili direttamente da Apple Store e da Google Play rispettivamente per i telefoni con sistema operativo iOS ed Android. Le applicazioni forniscono in tempo reale, grazie agli aggiornamenti degli operatori del CAU - Centro Assistenza Utenza, informazioni geo-referenziate riguardanti la viabilità ed i servizi lungo l'A22.

Tutti i canali informativi di Autostrada del Brennero SpA sono trilingui, disponibili in italiano, tedesco e inglese.

Il rapporto con l'utenza: il CAU - Centro Assistenza Utenza

Il CAU è il centro nevralgico di controllo, di coordinamento e di informazione della Società. Ha sede nei pressi della stazione autostradale di Trento Centro ed è suddiviso in due aree: una gestionale TCC (Traffic Control Center) e una informativa TIC (Traffic Information Center). Attraverso fibre ottiche, ponti radio e cavi di telecomunicazione riceve immagini da 226 telecamere:

- 146 preposte al controllo traffico;
- 67 al monitoraggio AID in galleria;
- 13 collegate al sito internet (web cam).

È inoltre connesso a 403 colonnine SOS e a 25 centraline meteo. In questo modo acquisisce informazioni in tempo reale su: traffico, meteo, condizioni di visibilità, richieste di soccorso.

Il personale del CAU, 4 assistenti e 19 operatori, a turno, gestisce h24, sette giorni su sette le informazioni e coordina gli interventi degli Ausiliari della Viabilità. Nello stesso edificio del CAU hanno sede anche il COA - Centro Operativo Autostradale, e la Sottosezione autostradale della Polizia Stradale di Trento. I due Centri operano in stretto contatto e si coordinano per assicurare la massima tempestività d'intervento e efficacia nelle operazioni di soccorso.

Per essere informati in tempo reale sulla situazione di viabilità-traffico e meteo in A22, gli utenti possono telefonare al CAU utilizzando il numero verde 800 279940 in Italia e il numero verde 00 800 22022022 da Germania, Austria e Olanda. Per notizie relative alla viabilità sulle autostrade interconnesse con A22 si può telefonare ad altri numeri verdi: 840042121 per l'A1 Milano-Bologna; 800012812 per l'A4 Brescia-Padova/Autovie Venete Centropadane.

Per informare gli utenti sulle condizioni di viabilità, meteo ed eventuali sospensioni di servizi, il CAU dispone delle seguenti tipologie di Pannello a Messaggio Variabile (PMV): 28 portali doppi e uno singolo presso le rotatorie antistanti le stazioni autostradali, 38 lavagne monocromatiche luminose presso tutti gli ingressi in autostrada, 130 pannelli lungo la tratta autostradale, 23 carrelli mobili, 5 pannelli indicanti lo stato dei parcheggi per i mezzi pesanti. I pannelli sono usati anche a scomparsa nei furgoni degli Ausiliari della Viabilità operativi lungo l'arteria per avvertire in loco i conducenti.

Questo importante sistema informativo è efficace inoltre nel caso della gestione delle informazioni relative ai lavori, che vengono pianificati nell'ottica di ridurre i disagi all'utenza: ad esempio non vengono mai intrapresi nei weekend di punta e nei periodi festivi lavori che richiedano scambi di carreggiata (sud/nord) o riduzioni di corsia di marcia e sorpasso (salvo in fascia oraria notturna). Fanno eccezione lavori urgenti volti a ripristinare condizioni di sicurezza della circolazione o comunque eventi imprevedibili (es.: persistenza di condizioni meteorologiche sfavorevoli e manutenzioni d'urgenza). Il calendario dei cantieri relativo all'anno in corso è pubblicato sul sito della Società **www.autobrennero.it**.

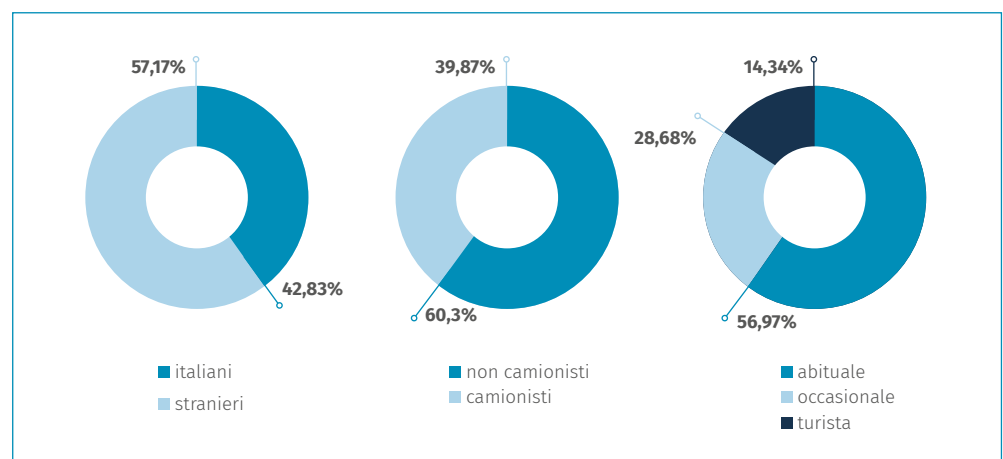
Il sistema informativo predisposto da Autostrada del Brennero SpA viene sintetizzato annualmente nella **Carta dei Servizi** realizzata in italiano, tedesco e inglese, come strumento di comunicazione all'utenza ma anche come "guida per il viaggio".

L'indagine di Customer Satisfaction

Su base annua la Società rileva la qualità percepita da parte degli utenti attraverso un'indagine di Customer Satisfaction. Purtroppo, a causa dell'emergenza sanitaria e delle conseguenti restrizioni, nel 2020 non è stato possibile condurre l'indagine basata su interviste agli utenti nelle aree di servizio. Pertanto, si riportano di seguito i risultati relativi all'indagine condotta nel 2019. L'azienda si pone l'obiettivo di riprendere l'indagine già a partire dall'anno 2021.

L'indagine si articola in diverse sezioni e riguarda una pluralità di servizi, ed è volta a rilevare le valutazioni sia da parte dell'utenza generica, sia da parte dei camionisti. Nello specifico, questi ultimi devono rappresentare almeno il 30% del campione degli intervistati. La distribuzione delle interviste è stratificata secondo variabili di status e di utilizzo della rete autostradale (nazionalità, frequenza di utilizzo, genere, ecc.). Qui di seguito si riportano i risultati principali dell'indagine.

Composizione del campione per macrotipologia di utente



L'edizione 2019 della Customer dei Servizi ha approfondito vari ambiti ritenuti significativi per il Bilancio di Sostenibilità: Qualità, Ambiente, Salute e Sicurezza, e ha posto agli intervistati domande specifiche sulla loro soddisfazione relativa ai servizi offerti dalla Società e sulla conoscenza delle principali iniziative della Società su questi temi.

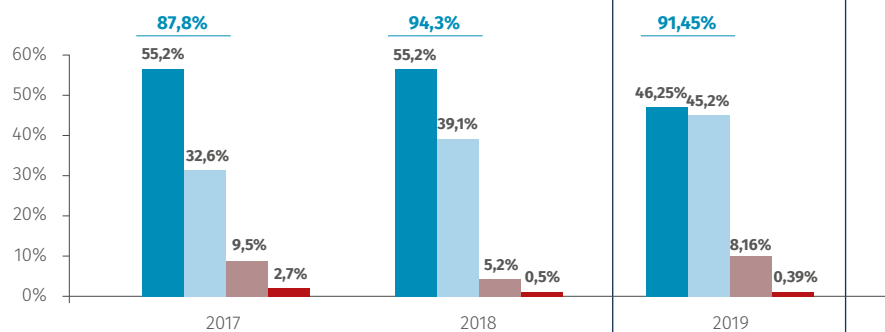
Ad esempio, per quanto riguarda la qualità e la sicurezza del tratto autostradale, le opinioni degli utenti autostradali e della cittadinanza in generale sono state positive. In particolare, ad un alto livello di valutazione del comfort di guida è accostato anche un alto livello della percezione della sicurezza in quanto sostenuto dal 91,45% delle risposte degli utenti.

Percezione della sicurezza

La tragedia del crollo del ponte a Genova non ha influito sulla percezione della sicurezza in A22

■ buono
■ sufficiente
■ insufficiente
■ pessimo

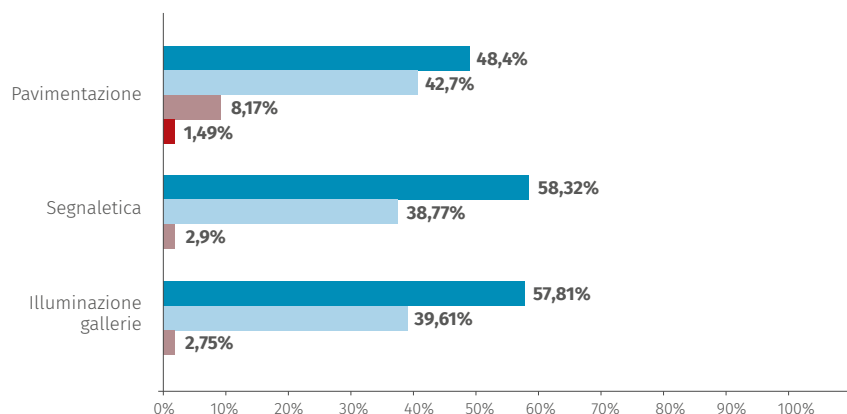
D: Come ritieni di poter valutare, in generale, la sicurezza percorrendo l'A22?



Valutazione del comfort di guida

■ buono
■ sufficiente
■ insufficiente
■ pessimo

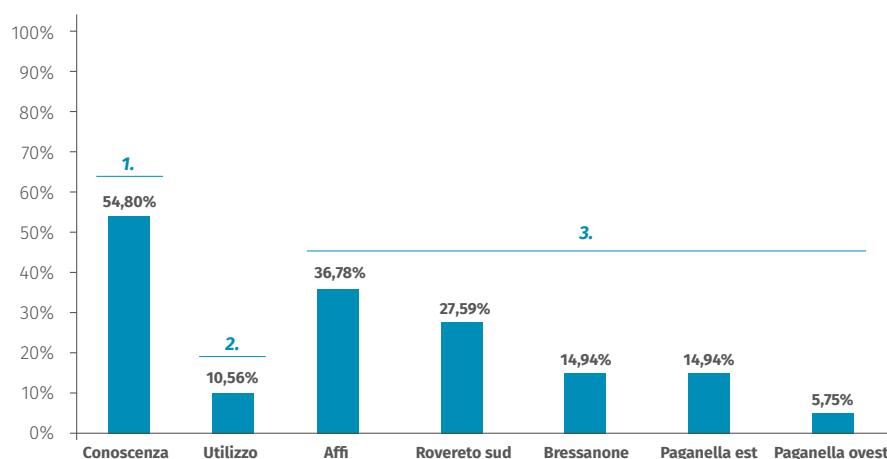
**D: Come valuta il livello di comfort di guida rispetto a:
PAVIMENTAZIONE - SEGNALETICA STRADALE - ILLUMINAZIONE IN GALLERIA?**



Presenza dell'elettrico: conoscenza e utilizzo

Degli intervistati il 55% ca. è a conoscenza del fatto che esista il servizio, ma solo l'11% ca. lo ha utilizzato

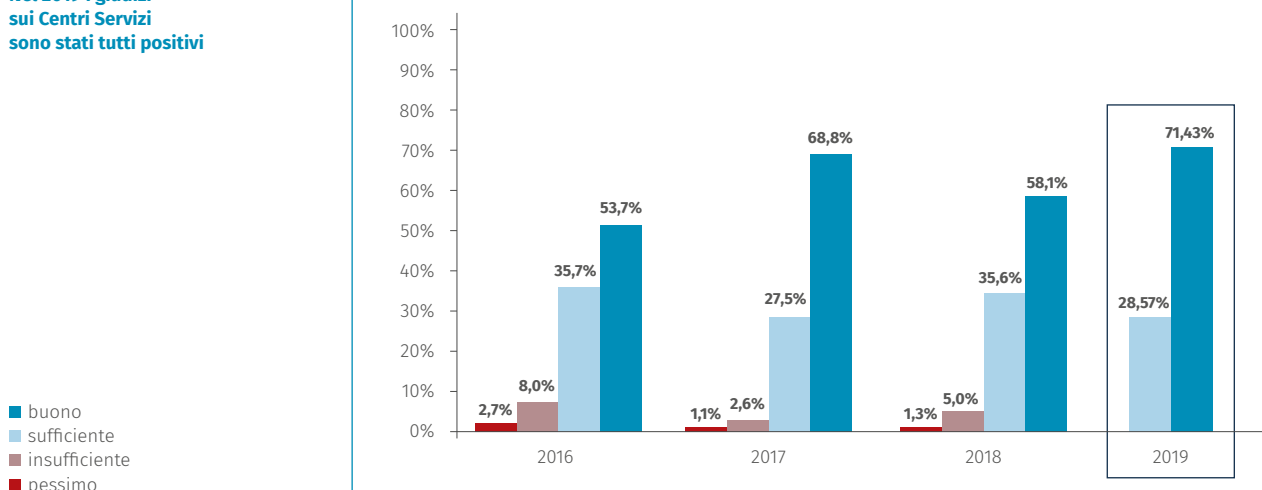
D: 1. È a conoscenza del fatto che lungo la tratta dell'A22 esistono 6 punti di ricarica gratuiti per auto elettriche? 2. Ha avuto modo di usarli? 3. Se sì, quali ha utilizzato?



Valutazione dei Centri Servizi

Nel 2019 i giudizi sui Centri Servizi sono stati tutti positivi

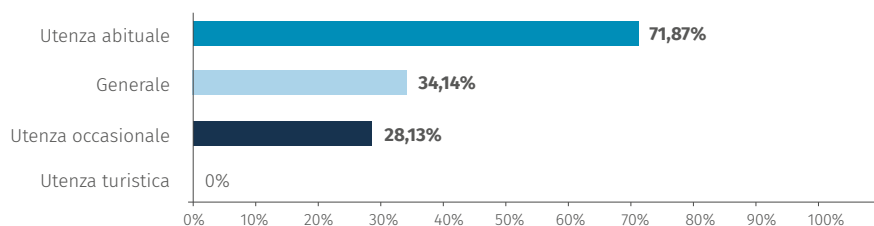
D: Come valuta la qualità del servizio offerto presso i Centri Servizi?



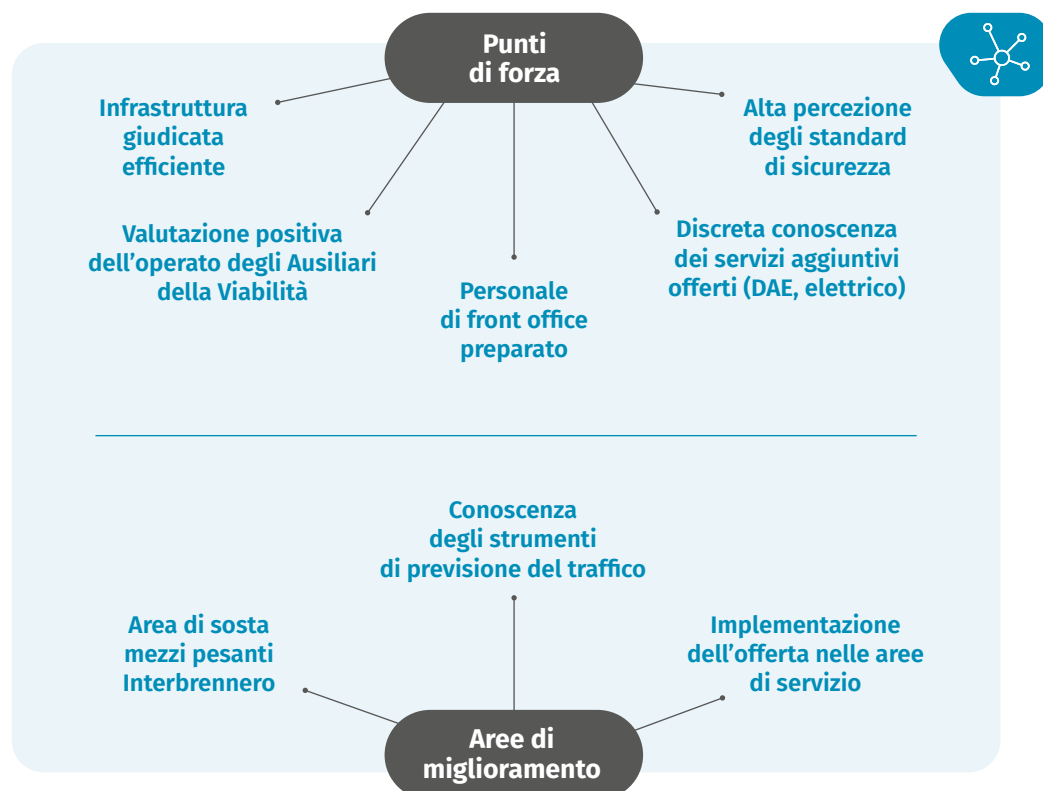
Inoltre, dall'indagine si evince il livello di conoscenza delle iniziative negli ambiti Ambiente, Qualità e Sicurezza, in particolare riguardo alla presenza dei defibrillatori semiautomatici (DAE) in tutte le aree di servizio e alla presenza dei punti di ricarica elettrica lungo la tratta autostradale. I seguenti grafici riportano i risultati dell'indagine.

Conoscenza presenza DAE (colonnina con defibrillatore semiautomatico)

D: È a conoscenza del fatto che tutte le aree di servizio di Autobrennero sono state dotate di una colonnina con defibrillatore semiautomatico (DAE)?



Note evidenziate dall'indagine

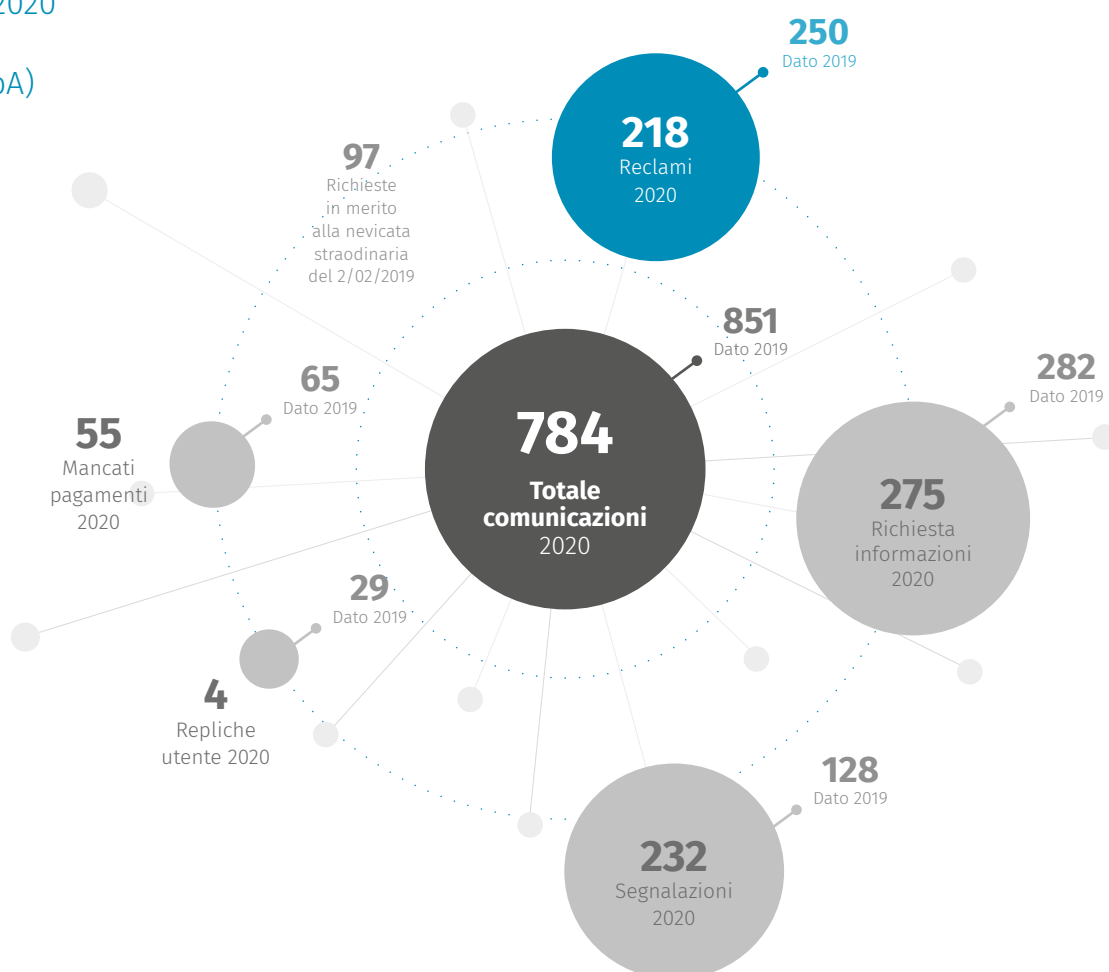


I reclami

Autostrada del Brennero SpA è dotata di un efficiente sistema di gestione dei reclami. In particolare, mette a disposizione dell'utenza diversi canali:

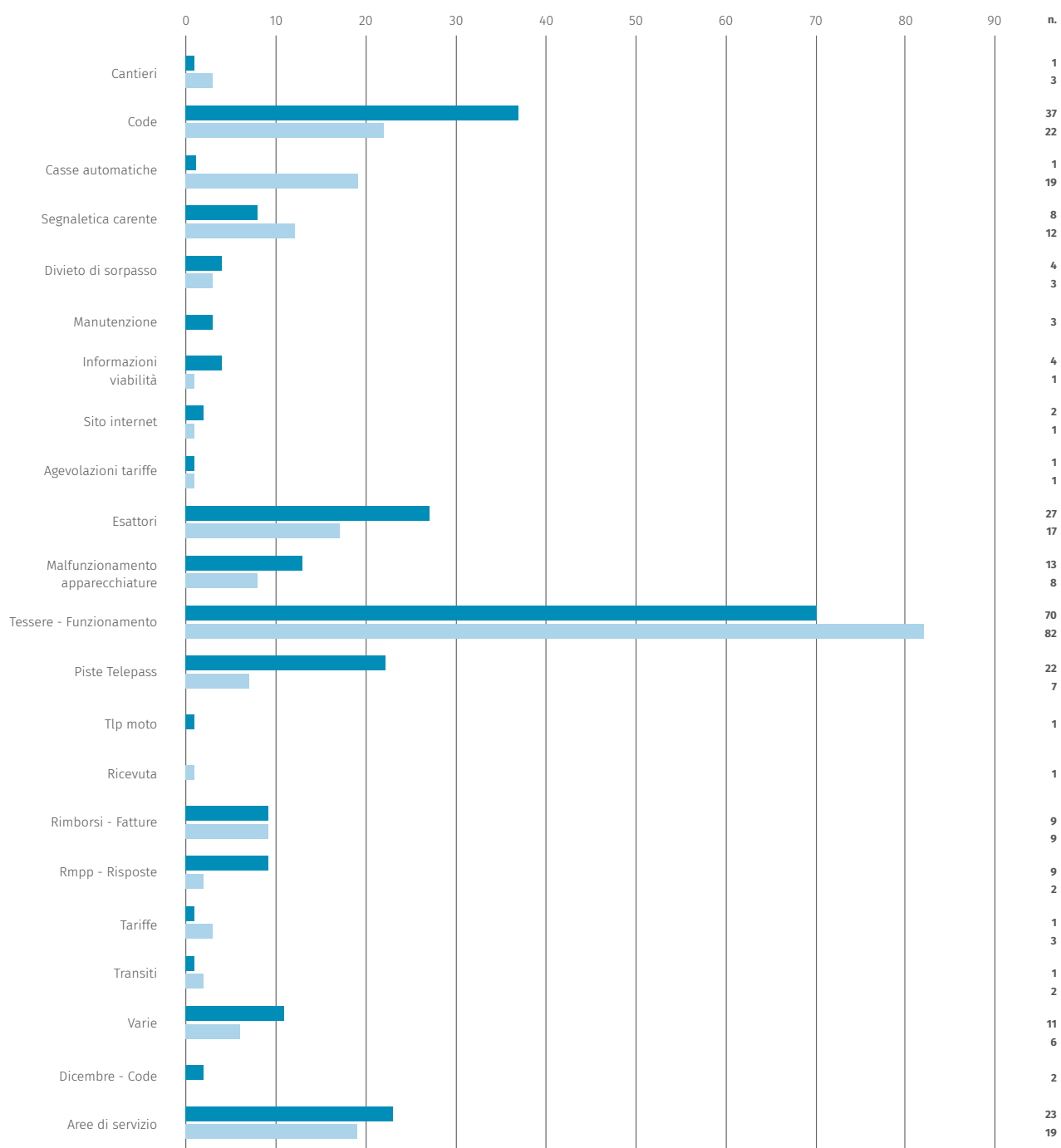
- lettera indirizzata ad Autostrada del Brennero SpA - via Berlino, 10 - 38121 TRENTO;
- fax ai numeri 0461.234976 e 0461.212778;
- e-mail ad a22@autobrennero.it oppure a relazioni.esterne@autobrennero.it;
- form "Cartolina azzurra - La parola all'utente", disponibile in formato cartaceo presso le stazioni autostradali ed i Centri Servizi o in formato elettronico sul sito internet www.autobrennero.it.

Totale
comunicazioni 2020
(Autostrada
del Brennero SpA)



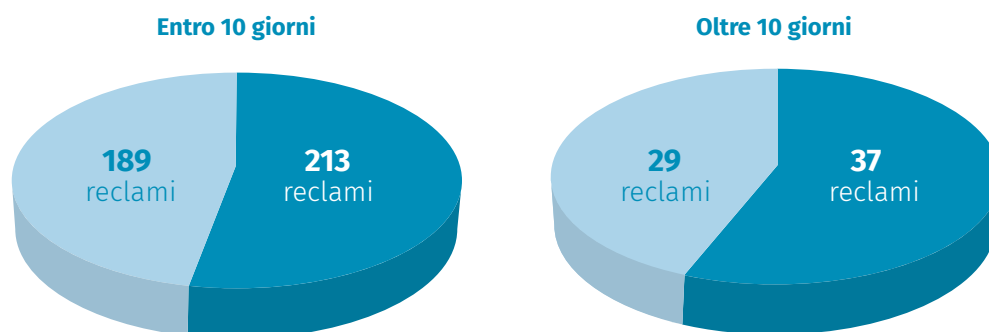
Tipologia reclami

■ 2019 ■ 2020



Tempi di risposta (Autostrada del Brennero SpA)

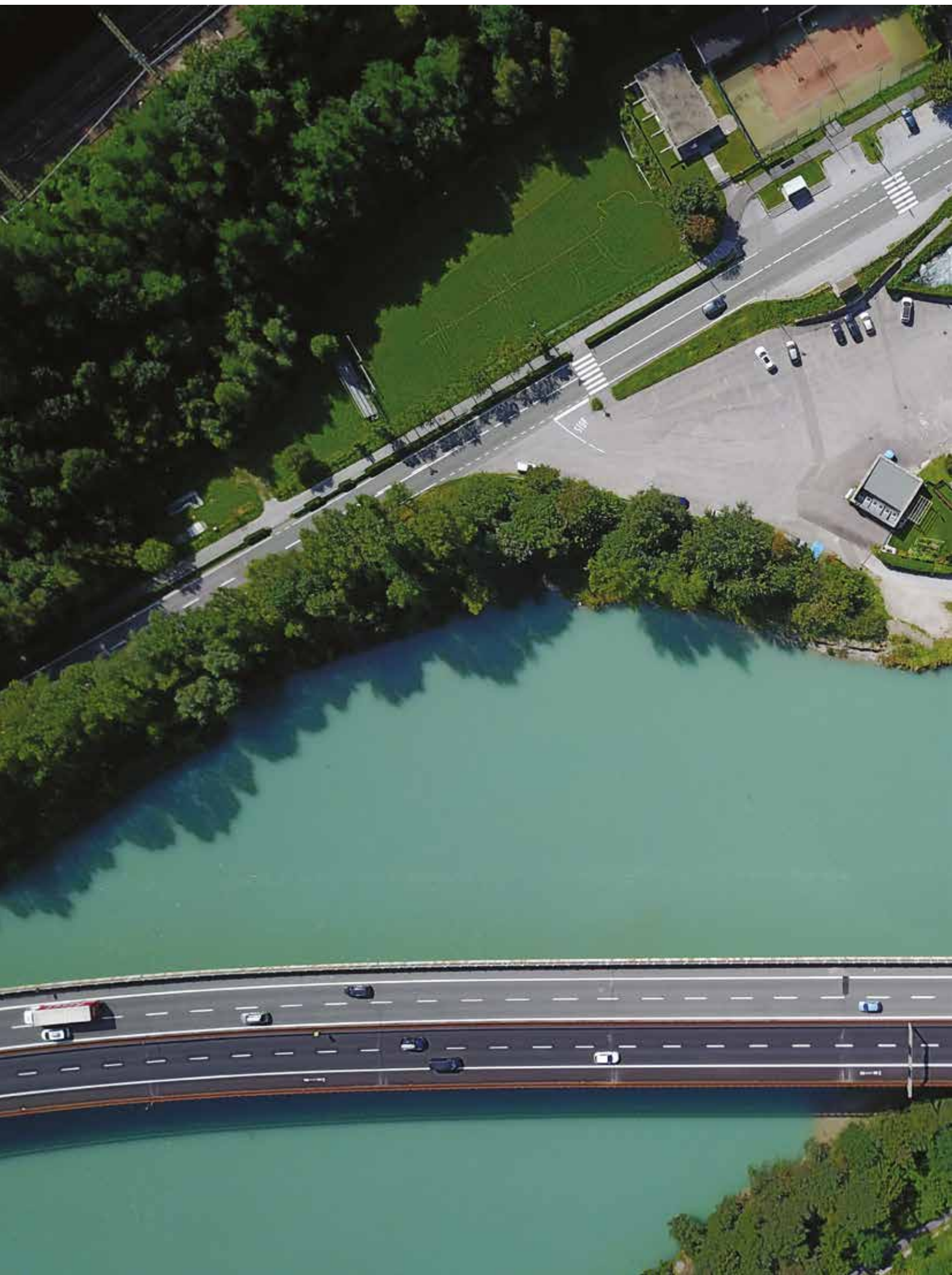
■ 2019 ■ 2020



Oggi il più utilizzato è l'e-mail (96,8%) e si occupa di fornire una risposta in modo puntuale. Ne è riprova il fatto che Autostrada del Brennero SpA, a seguito dell'inserimento dei report trimestrali e dell'invio di alert da parte dell'Ufficio Comunicazione ai settori e direzioni competenti in caso di prossima scadenza dei 10 giorni lavorativi per l'evasione della pratica, ha registrato un incremento della percentuale di reclami evasi entro i 10 giorni lavorativi che è aumentata dall'85,54% relativo all'anno 2019 al 87,70% relativo all'anno 2020. In totale, i reclami sono stati 218, numero assolutamente irrilevante se lo rapportiamo al numero di veicoli transitati lungo l'A22 (53.165.107 nel 2020), con un indicatore di 4 reclami su 1 milione di veicoli transitati.

Una volta pervenuti, i reclami vengono protocollati con le sigle DTG (Direzione Tecnica Generale), SE (Settore Esazione), SL (Settore Legale) in base alla competenza del servizio o attività oggetto di reclamo, e UC (Ufficio Comunicazione) per competenza rispetto alla funzione di monitoraggio dei tempi di risposta. Le stesse strutture, avvalendosi anche della collaborazione di altre funzioni aziendali, predispongono la risposta da inviare all'interessato.

All'Ufficio Comunicazione, infatti, spetta il monitoraggio del flusso in entrata e in uscita, così come l'alimentazione del database gestionale, utile non solo per tener traccia di tutti i reclami, ma anche per la stesura dei report trimestrali sui tempi e sulla tipologia di risposta a tutte le comunicazioni che pervengono al Gruppo. Ogni trimestre l'Ufficio Comunicazione redige un report che condivide con tutti i settori e direzioni per tenerli aggiornati sull'andamento dei tempi di risposta relativi ai reclami, ma anche alle altre tipologie di comunicazione monitorate, quali richieste d'informazioni, segnalazioni, mancati pagamenti e repliche utente. Alla fine dell'anno viene inoltre redatto un report finale, contenente anche i dati da inviare al Ministero.





.05

L'attenzione alle comunità locali

Autostrada del Brennero SpA nacque nel 1959 per volontà degli Enti pubblici dei territori che sarebbero stati collegati dall'Autostrada del Brennero SpA. A tutt'oggi, l'85% delle azioni è detenuta da quegli stessi Soci. Pertanto, l'attenzione alle comunità locali è per il Gruppo Autobrennero naturale come per ogni società è naturale l'attenzione verso i propri soci.

La redistribuzione del valore generato

GRI 201-1, 203-1, 413-2

Impatti economici indiretti si verificano pressoché in ogni attività produttiva insediata in prossimità dei servizi di mobilità offerti dal Gruppo Autobrennero, dato che controlla la maggioranza dei servizi di mobilità da e per il Brennero, principale porta d'accesso via terra del Paese ai mercati europei. A22, nello specifico, rappresenta la principale opzione di mobilità per tutto il settore turistico dal Brennero a Modena.

Il Gruppo crede nel coinvolgimento partecipativo dei propri stakeholder. Avere un rapporto positivo e costante nel tempo con i portatori d'interesse aiuta ad accrescere la fiducia, a migliorare i processi decisionali e a ridurre i conflitti. Da tempo, infatti, ha inteso sé stesso come una società al servizio dei territori: non è un semplice luogo di passaggio ma una struttura che vive in perfetta simbiosi con i territori che attraversa. Il Gruppo ha scelto di coniugare al meglio architettura, arte e paesaggio con le esigenze dell'infrastruttura di competenza, promuovendo una progettazione attiva e integrata che ricerchi delle soluzioni in grado di fondere gli obiettivi di tutela del territorio, sviluppo e salvaguardia dell'ambiente con gli obiettivi di incremento della sicurezza del tracciato in gestione. Concretamente, questi obiettivi si traducono in esternalità indirette che riguardano principalmente: fornitori, scambi commerciali, flussi turistici, occupazione, tutela e promozione del patrimonio materiale (storico, artistico e culturale) e immateriale.

Il primo impatto positivo è quello prodotto attraverso la propria attività principale: favorire la mobilità delle persone e delle merci. L'agricoltura, l'industria, il commercio, il turismo, in sintesi ogni attività economica ricava un volano dalla propria vicinanza all'infrastruttura autostradale e ferroviaria. L'A22, in particolare, connette da un lato i territori attraversati al resto d'Italia e dall'altro all'Europa, consentendo l'affaccio a diversi mercati interni ed esteri.

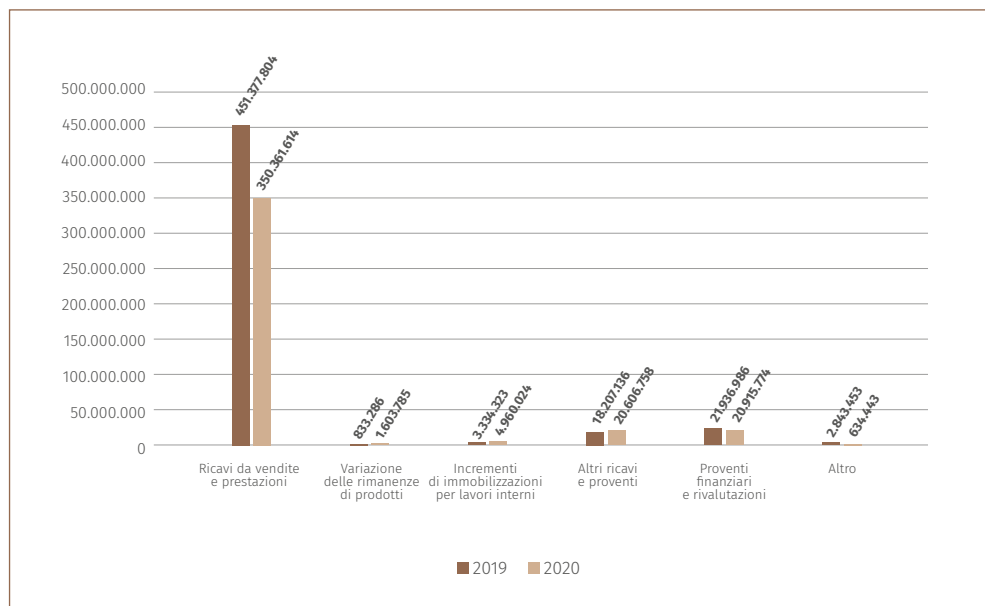
Il secondo impatto economico positivo è dato dalla leva rappresentata in materia di lavori pubblici e di fornitura di beni e servizi, che indubbiamente genera una ricaduta anche in termini occupazionali, e quindi di reddito per i territori interessati dall'attività, sia attraverso il diretto impiego di risorse umane locali, sia in termini di fornitori di prossimità coinvolti. La Società, a partire dall'esercizio 1998, destina annualmente delle somme, in base a quanto disposto dalla L. 449 del 1997, al fine del rinnovamento dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero, alla realizzazione delle nuove gallerie e delle relative tratte di accesso. Dal 1998 al 2020 le somme complessivamente accantonate ammontano a 757 milioni di euro.

Questi benefici indiretti si sommano a quelli diretti rappresentati dai dividendi distribuiti ai Soci pubblici, ossia agli Enti locali dei territori attraversati. L'84,7% delle partecipazioni di Autostrada del Brennero SpA è costituito da Enti locali. Pertanto, gli impatti economici diretti e indiretti sulle comunità locali rappresentano uno dei principali temi materiali per la Capogruppo e per le sue Controllate.

Totale valore economico generato (€)

2019: € 498.532.988

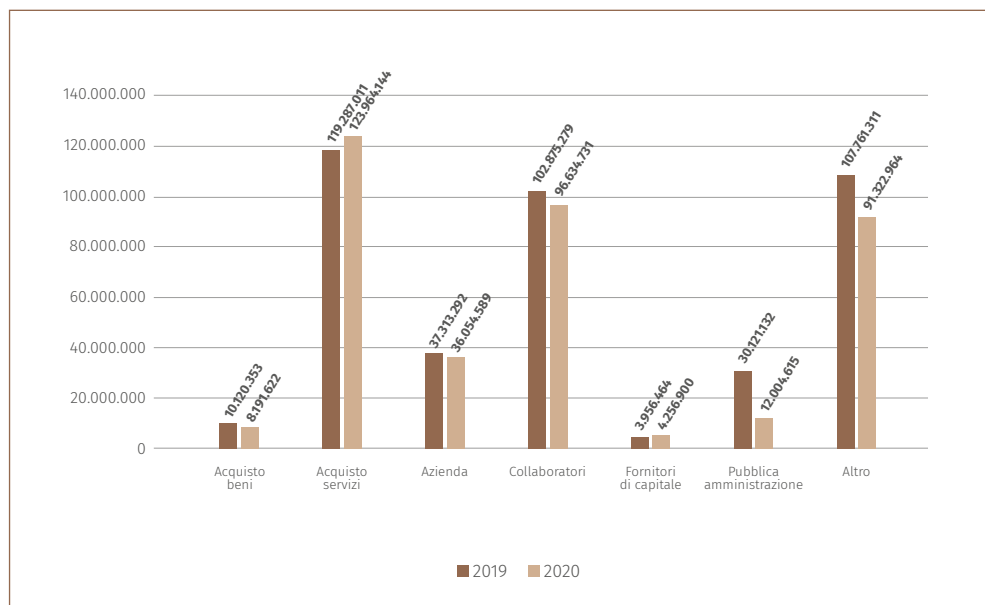
2020: € 395.874.828



Totale valore economico distribuito (€)

2019: € 411.434.842

2020: € 372.429.565



Utile 2019: € 87.098.146

Utile 2020: € 23.445.263

Lo scostamento nei ricavi delle vendite è imputabile principalmente agli effetti delle restrizioni imposte per fronteggiare la pandemia da Covid-19. Per quanto riguarda i costi si rileva un calo generalizzato, tranne che per la voce “Servizi” nella quale si rileva rispetto all’anno precedente un aumento delle spese di manutenzione (in particolar modo del manto autostradale). Per quanto riguarda il costo del personale, anche questa voce risente degli effetti della pandemia Covid-19 (riduzione utilizzo lavoratori stagionali, utilizzo CIG e congedi).

La tutela del territorio

GRI 102-2, 413-2

La collaborazione con il territorio rappresenta per Autostrada del Brennero SpA uno dei principali cardini di ogni scelta aziendale. Collaborare con il territorio, infatti, per il Gruppo significa essere consapevole che ogni decisione assunta in termini di infrastrutture, bilancio, gestione dei servizi autostradali e ferroviari, forniture di beni e servizi, organizzazione del personale, investimenti nell'innovazione e nella sostenibilità avrà una ricaduta anche sul territorio interessato dalle proprie attività, potendo significativamente contribuire allo sviluppo economico, sociale e culturale delle comunità che vi abitano.

Autostrada del Brennero SpA è una società nata nel 1959 su iniziativa degli Enti locali che vanno da Bolzano a Modena, i quali hanno visto nella realizzazione dell'autostrada Brennero-Modena una straordinaria opportunità di sviluppo per i propri territori e per l'Italia, che si sarebbe in questo modo collegata al resto d'Europa con un'infrastruttura capace di favorire gli scambi commerciali e gli arrivi turistici. Tutt'oggi, l'84,7% dei Soci della Capogruppo è composto da Enti locali. La felice intuizione degli anni '50 del secolo scorso ha prodotto un obiettivo volano di sviluppo per tutti i territori che parteciparono alla Società nata per la realizzazione e la gestione di quella che oggi si chiama A22. Pertanto, la collaborazione con il territorio non rappresenta solamente un indubbio valore in termini di responsabilità sociale d'impresa, ma uno dei principali obiettivi perseguiti da Autobrennero, che proprio con l'obiettivo di offrire ai territori una mobilità sempre più sostenibile da società autostradale si è strutturata in gruppo attivo anche nel settore ferroviario.

La Società si impegna nell'offrire alla comunità locale l'utilizzo delle infrastrutture autostradali ad un prezzo vantaggioso al fine di ridurre il congestionamento della viabilità ordinaria. A questo proposito sono state introdotte due diverse iniziative:

Urban Pass

Urban Pass è un accordo tra Provincia Autonoma di Trento e Autostrada del Brennero SpA, valido fino al 31 ottobre 2021, che prevede la possibilità da parte degli utenti di percorrere gratuitamente le tratte cittadine di Trento e Rovereto.

L'Urban Pass Trento e l'Urban Pass Rovereto sono validi esclusivamente su specifiche tratte autostradali e prevedono l'obbligo di entrata/uscita nelle stazioni identificate in precise fasce orarie dal lunedì al venerdì.

Per usufruire di questa possibilità basta richiedere un apparato Telepass o, nel caso lo si possieda già, chiedere l'attivazione del servizio; l'operazione può essere effettuata direttamente presso i Centri Servizi oppure inviando l'apposito modulo all'indirizzo e-mail urbanpass@autobrennero.it.

Brennerpass

Brennerpass è un'iniziativa di Autostrada del Brennero SpA rivolta ai lavoratori pendolari e prevede uno sconto del 20% sul pedaggio della tratta lavorativa. L'iniziativa è legata esclusivamente all'utilizzo dell'apparato Telepass Family e vale per una determinata tratta interna dell'A22 ad esclusione di eventuali tratti di interconnessione con l'A1 o l'A4 e i tratti intermedi fra le stazioni prescelte. Per sottoscrivere la promozione Brennerpass, è possibile inviare la modulistica tramite e-mail all'indirizzo **brennerpass@autobrennero.it** o consegnarla presso i Centri Servizi.

Viabilità ordinaria

All'interno di un più ampio piano di intervento che ha investito ed investe tutti i territori attraversati dall'A22, la società Autostrada del Brennero SpA ha stanziato l'investimento di 6.082.517,15 euro per la realizzazione, in collaborazione con la Provincia di Trento, dello svincolo tra la Tangenziale di Trento e la SP 235 dell'Interporto.

Liberalità Covid-19

Il 13 marzo 2020, non appena l'epidemia da Covid-19 ha mostrato la propria pericolosità e si è palesata la necessità di sostenere i presidi sanitari in prima linea nella lotta al dilagare del virus, il Comitato Esecutivo di Autostrada del Brennero SpA, riunitosi in seduta straordinaria, ha deliberato all'unanimità l'immediato finanziamento di attrezzature e materiale medico da destinarsi agli ospedali pubblici di ciascuna provincia attraversata da A22. Sono stati così messi da subito a disposizione delle strutture sanitarie di Bolzano, Trento, Verona, Mantova, Reggio Emilia e Modena 150.000 euro, per una somma complessiva di 900.000 euro, da destinarsi all'acquisto di attrezzature di primaria importanza per affrontare l'emergenza Covid-19. La stima di 150.000 euro è stata fatta mutuando quanto indicato dalla Fondazione Ospedale dei bambini Vittore Buzzi per l'acquisto di una postazione completa di terapia intensiva. Tuttavia, è stata lasciata all'autonomia delle singole strutture sanitarie la scelta circa le tecnologie da acquistarsi con maggiore urgenza. A titolo di esempio, è stato richiesto il finanziamento di ventilatori polmonari, di sistemi di monitoraggio da remoto dei pazienti in terapia intensiva, o di ecografi da destinare al percorso nascita delle donne positive al virus. Con il medesimo spirito, la Società ha garantito la gratuità del pedaggio autostradale nei mesi di aprile e maggio agli operatori sanitari impegnati nell'emergenza Covid-19.

Impatti ed effetti problematici

Alla luce di quanto precedentemente illustrato, gli impatti sul territorio dell'attività sono innumerevoli e difficilmente quantificabili nella loro completezza. In estrema sintesi, il Gruppo garantisce ai territori interessati dalla propria attività un servizio di mobilità di elevata efficienza, un potente volano economico legato ai propri investimenti infrastrutturali, importanti e qualificate opportunità di occupazione, benefici finanziari diretti per gli Enti locali Soci, opportunità economiche per i fornitori di beni e servizi, sostegno a progetti di rilevanza sociale e culturale.

Dall'altro lato, le attività svolte producono inevitabilmente anche effetti negativi, legati alla natura stessa dell'attività.

Per quanto riguarda Autostrada del Brennero SpA, l'impatto potenzialmente negativo è dato dalle emissioni inquinanti – atmosferiche ed acustiche – prodotte dagli utenti, che la Società si preoccupa di ridurre su vari fronti come precedentemente illustrato e dalla cesura sul territorio inevitabilmente prodotta dall'infrastruttura, che da sempre la Società mitiga grazie al notevole numero di sovrappassi e sottopassi realizzati negli anni.

Per quanto riguarda RTC SpA, un aspetto critico è il possibile inquinamento acustico percepito dai residenti di abitazioni site nei pressi della linea ferroviaria. L'evoluzione tecnologica ha permesso negli anni di avere locomotive sempre più silenziose, soprattutto quelle elettriche, che rappresentano la quasi totalità della flotta RTC SpA. La fonte principale di rumore è data dai carri che non sono di proprietà dell'impresa ferroviaria e sui quali RTC SpA non ha modo di intervenire, se non inibendo dalla circolazione quelli che presentano evidenti difetti che comprometterebbero la sicurezza di esercizio. In tal senso si segnala che tutti i carri destinati al traffico da e per la Germania dal 01/01/2021 sono obbligati a montare suole in materiale sintetico a basso impatto acustico, quindi a mano a mano che il vecchio materiale rotabile verrà dismesso o ammodernato l'impatto sulla comunità locale tenderà a ridursi.

L'Autoporto Sadobre SpA evidenzia problematiche legate alla viabilità, ai limiti di capienza del parcheggio per mezzi pesanti, all'inquinamento atmosferico e acustico.

TRACCE DI PREISTORIA NEL MANTOVANO

Il sito di Canedole di Roverbella Sovrappasso 100

Nel 2019 Autostrada del Brennero SpA ha commissionato la pubblicazione del volume “Tracce di Preistoria nel mantovano. Il sito di Canedole di Roverbella – sovrappasso 100” a cura di Cristina Longhi (Soprintendenza ABAP per le Province di Bergamo e Brescia) relativamente al sito archeologico di Canedole, scoperto e indagato grazie ai lavori di realizzazione del sovrappasso 100. Per la Società è stato motivo di soddisfazione poter collaborare con la Soprintendenza tanto nell’indagine preliminare del sito di Canedole, quanto nei successivi scavi archeologici.

Da questa collaborazione sul campo è nata l’idea di sostenere la pubblicazione, avente un duplice obiettivo: rendere noti i risultati degli scavi condotti e contribuire a dimostrare come l’“archeologia preventiva” rappresenti una garanzia per tutti gli attori in gioco, da chi è preposto alla tutela del patrimonio culturale a chi commissiona i lavori. È stata l’occasione per andare oltre la doverosa applicazione della normativa in materia di tutela archeologica e contribuire a tutelare il patrimonio archeologico e storico-artistico delle Comunità dell’asse.



ART BONUS



**L'Art Bonus è dedicato ai mecenati di oggi
che vogliono mantenere il patrimonio
artistico italiano per l'Italia del domani.
Si tratta di un bonus che consente
un credito di imposta del 65% sull'importo
donato con erogazioni liberali a sostegno
del patrimonio culturale pubblico.**

Dalla sua inaugurazione dell'11 aprile 1974 ad oggi, l'A22 è stata il percorso privilegiato chiamato a unire il Mediterraneo alla Mitteleuropa, favorendo, nel corso di oltre quarant'anni di attività, contaminazioni, scambi economici e culturali tra realtà diverse del continente europeo.

A sessant'anni dalla fondazione, la Società ha inteso festeggiare scartando un regalo particolare: **il finanziamento di 6 iniziative a sostegno della tutela del patrimonio artistico-culturale presente sui territori serviti dall'A22**, lasciando una traccia permanente nelle comunità locali, evidenziando l'attenzione che Autostrada del Brennero SpA ha da sempre avuto nei loro confronti, non solo nel garantire un servizio di mobilità efficiente e sicuro ma anche nel tutelare l'arte e il patrimonio locale nella convinzione che ciò rappresenti un valore strategico per la crescita sociale ed economica di tali Comunità.

Gli interventi hanno riguardato la manutenzione, la protezione ed il restauro, ai sensi del D.L. 31.5.2014, n. 83, "Disposizioni urgenti per la tutela del patrimonio culturale, lo sviluppo della cultura e il rilancio del turismo", convertito con modificazioni in legge del 29/07/2014, n. 106, "Art bonus", di altrettanti beni pubblici individuati dai Comuni di Bolzano, Trento, Verona e Mantova e dalle Province di Reggio Emilia e Modena.

Bolzano

Realizzazione dell'installazione commemorativa permanente, dedicata agli uomini, alle donne, ai bambini deportati nel Lager di via Resia, ed inaugurata il 25 ottobre 2019.

**Trento**

Restauro del manufatto cinquecentesco dei Tre Portoni sito all'incrocio di via Santa Croce e via Madruzzo.

**Verona**

Restauro del pozzo Mazzanti, sito nell'omonima via, nell'area retrostante del palazzo romano, già di proprietà degli Scaligeri.

**Mantova**

Restauro delle 14 statue della Loggia di Davide di Palazzo Te, realizzate nel 1653 dallo scultore Brunelli.

**Reggio Emilia**

Ripristino del colonnato e della gradinata d'accesso del seicentesco Teatro Comunale di Reggiolo, dopo i danni causati dal terremoto del 2012.

**Modena**

Restauro del mosaico monumentale in ceramica realizzato nel 1965 dallo scultore friulano Luciano Ceschia e posizionato su una facciata dell'Istituto Corni.





.06

Il benessere dei collaboratori

Il benessere dei collaboratori è un altro pilastro del Gruppo Autobrennero. Il fatto stesso che Autostrada del Brennero SpA abbia scelto di tenere “in casa” molte professionalità altrove esternalizzate, come i progettisti, testimonia quanto il Gruppo consideri i propri collaboratori il proprio principale patrimonio, da tutelare e valorizzare.

I collaboratori del Gruppo e il loro sviluppo professionale

GRI 102-8, 102-41, 401-1, 404-1, 405-1

I collaboratori

Come emerso dall'analisi di materialità, uno dei valori fondativi del Gruppo riguarda la valorizzazione, la formazione e lo sviluppo delle Risorse Umane, intesi come:

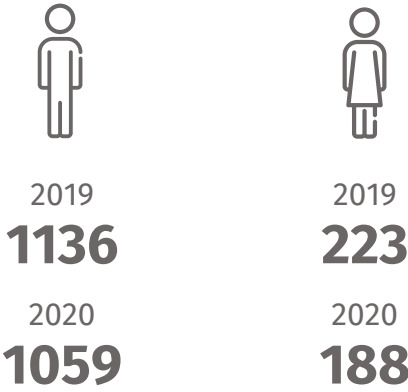
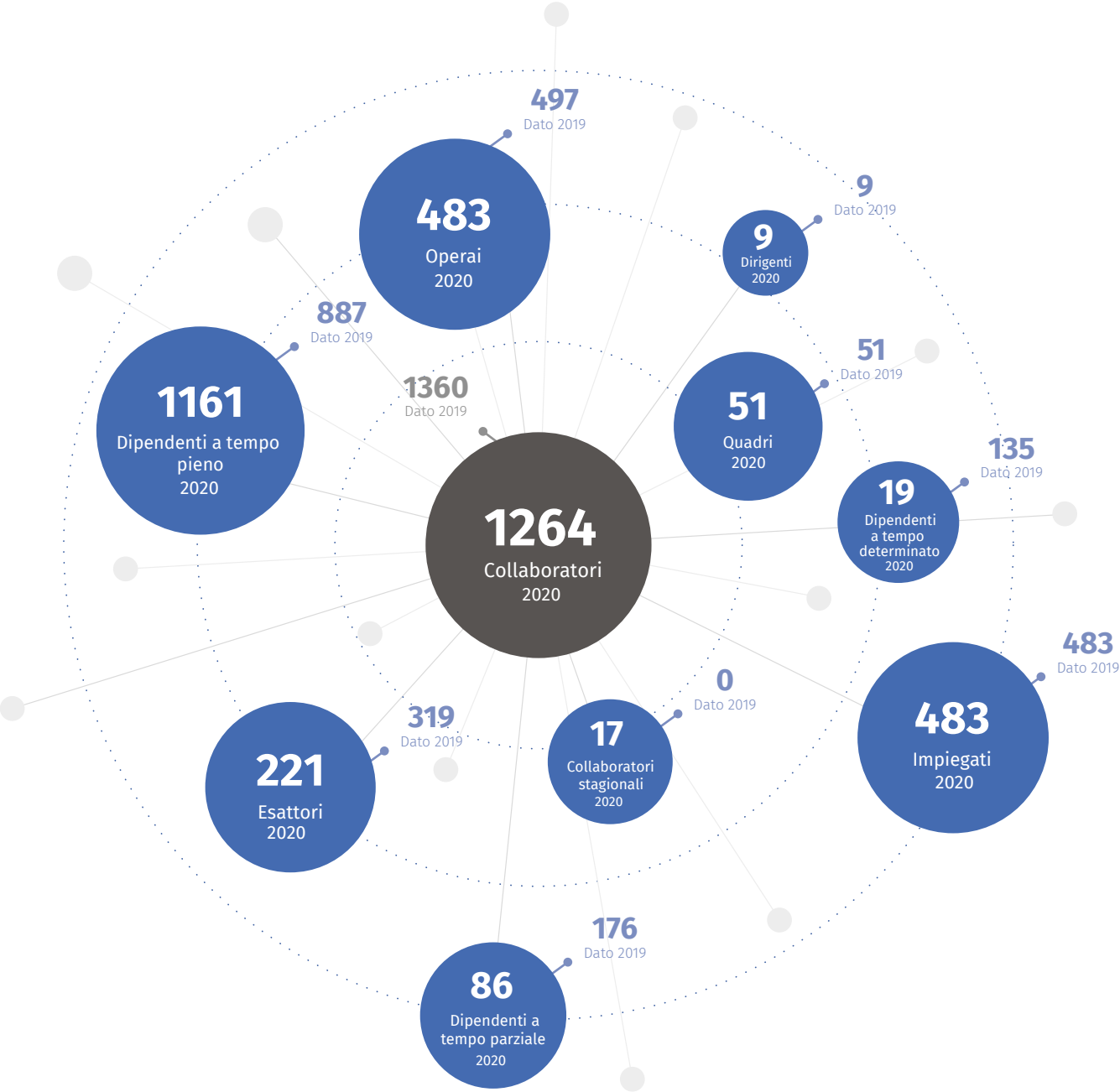
- condivisione dei valori e degli obiettivi;
- integrazione e partecipazione dei collaboratori alla vita aziendale;
- crescita personale e professionale dei dipendenti, a qualsiasi livello.

Uno degli aspetti della cultura aziendale è quindi quello di garantire la massima occupazione a tutti i collaboratori attraverso strategie organizzative flessibili, ricorrendo il meno possibile agli strumenti di ammortizzazione sociale.

A sostegno dell'impegno verso queste tematiche, il Gruppo ha espresso nella Politica societaria, alcuni suoi importanti principi e valori di riferimento quali lo sviluppo compatibile, la crescita sociale ed economica locale, nazionale ed europea riconoscendo la sua forte interdipendenza con il territorio e la comunità con cui coopera, essendo un punto di riferimento per le opportunità di impiego e la continuità occupazionale. Ad esempio, per facilitare la gestione delle richieste di occupazione, Autostrada del Brennero SpA ha messo a disposizione sul proprio sito internet una pagina dedicata a raccogliere le offerte di prestazione di lavoro e a restituire feedback ai candidati in merito alle posizioni disponibili e all'iter della loro richiesta.

Per quanto concerne la società RTC SpA, sulla base dello sviluppo delle attività e delle prospettive del mercato ferroviario in cui opera, nonché dell'evoluzione della struttura aziendale, l'azienda provvede periodicamente alla valutazione della necessità di nuove assunzioni attraverso la verifica degli eventuali scostamenti tra l'organico in forza o rispetto alle relative competenze possedute. Il meccanismo di reclutamento, formazione e sviluppo del personale è regolato all'interno del Sistema di Gestione della Sicurezza Ferroviaria in essere nella Società. Il processo è monitorato attraverso indicatori qualitativi e quantitativi che recepiscono l'efficacia del processo di selezione, indicatori di valutazione della formazione erogata, sistemi di controllo del mantenimento delle competenze, schede di valutazione individuali delle competenze e di monitoraggio dei compiti, che possono essere revisionate e modificate in ottica di miglioramento continuo del Sistema di Gestione.

Fin dalla fondazione, RTC SpA promuove annualmente scuole di formazione per Allievi Macchinisti e Allievi Preparatori del treno, che al termine del percorso di formazione ed acquisizione delle abilitazioni ferroviarie sono inseriti in azienda ed avviati alla professione. Attualmente sono state realizzate 16 edizioni di Scuole Allievi Macchinisti, 6 edizioni di Scuole Allievi Preparatori, 2 edizioni di Scuole Allievi Accompagnatori treno e 1 edizione di Scuole per Manovratori.



Infine, sono attivate anche varie convenzioni per accogliere progetti di tirocinio universitario o di formazione curriculare.

A tutti i dipendenti di Autostrada del Brennero SpA e Sadobre SpA in organico si applica il “Contratto Collettivo Nazionale di lavoro per il Personale dipendente da Società e Consorzi concessionari di autostrade e trafori”, rinnovato il 16 dicembre 2019, che regola le modifiche organizzative intercorse nel periodo di rendicontazione del Bilancio di Sostenibilità. A questo contratto si affianca il Contratto Integrativo di secondo livello aziendale, rinnovato il 25 settembre 2017 e attualmente in vigore sulla base di un temporaneo accordo ponte. Ai collaboratori di RTC SpA si applica invece il Contratto Collettivo Nazionale della Mobilità, area Attività Ferroviarie, oltre al precedentemente citato contratto collettivo aziendale di secondo livello. Pertanto, tutti i dipendenti del Gruppo risultano coperti da accordi di contrattazione collettiva.

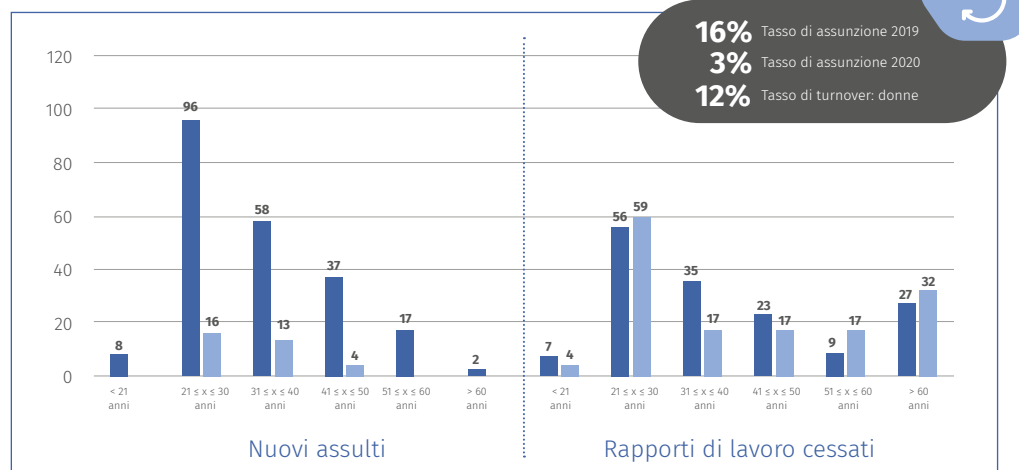
Il personale a tempo indeterminato al 31 dicembre 2020 è costituito da 1.228 dipendenti, con un incremento di 3 unità rispetto al 2019. Il numero dei dipendenti con contratto a tempo determinato è di 19 persone, con un decremento di 116 unità rispetto al 2019, dovuto alla netta riduzione del ricorso a personale stagionale a seguito del crollo dei volumi di traffico indotto dalla pandemia. Includendo i lavoratori stagionali, l'organico arriva a 1.264 persone nel 2020.

Il tasso di turnover di Gruppo nel 2020 è pari al 12%, in linea con il 2019, ed evidenzia un totale di cessati pari a 146 nel 2020 e 157 nel 2019.

Per quanto riguarda il tasso di assunzione, la pandemia ha ridotto significativamente il numero di assunti e pertanto il tasso è diminuito da 16% nel 2019 a 3% nel 2020, con un totale di assunzione rispettivamente pari a 218 e 33.

Nuove assunzioni e turnover (n.)

■ 2019 ■ 2020



Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori (Gruppo Autobrennero)						
	2019			2020		
Dipendenti a tempo indeterminato	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Residenti in Trentino Alto Adige	147	598	745	153	587	740
Residenti fuori regione	33	447	480	31	457	488
Totale dipendenti a tempo indeterminato	180	1.045	1.225	184	1.044	1.228
Dipendenti a tempo determinato						
Residenti in Trentino Alto Adige	29	65	94	2	9	11
Residenti fuori regione	13	28	41	2	6	8
Totale dipendenti a tempo determinato	42	93	135	4	15	19
TOTALE DIPENDENTI	222	1.138	1.360	188	1.059	1.247
Collaboratori stagionali						
Residenti in Trentino Alto Adige	0	0	0	5	9	14
Residenti fuori regione	0	0	0	1	2	3
Totale collaboratori stagionali	0	0	0	6	11	17
TOTALE ORGANICO	222	1.138	1.360	194	1.070	1.264
Dipendenti per tipologia di impiego						
Dipendenti a tempo pieno	124	763	887	132	1.029	1.161
Dipendenti a tempo parziali	98	78	176	56	30	86
Totale dipendenti	222	841	1.063	188	1.059	1.247
Dipendenti per area geografica di nascita						
Dipendenti nati in Trentino Alto Adige	152	595	747	131	547	678
Dipendenti nati fuori regione	70	543	613	57	512	569
Totale dipendenti	222	1.138	1.360	188	1.059	1.247
Collaboratori stagionali per area geografica di nascita						
Collaboratori stagionali nati in Trentino Alto Adige	0	0	0	3	8	11
Collaboratori stagionali nati fuori regione	0	0	0	3	3	6
Totale collaboratori stagionali	0	0	0	6	11	17
TOTALE ORGANICO	222	1.138	1.360	194	1.070	1.264

Nuove assunzioni e turnover (Gruppo Autobrennero)						
	2019			2020		
Numero di nuovi assunti	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
< 21 anni	3	5	8	0	0	0
21 ≤ x ≤ 30 anni	35	61	96	3	13	16
31 ≤ x ≤ 40 anni	20	38	58	1	12	13
41 ≤ x ≤ 50 anni	12	25	37	1	3	4
51 ≤ x ≤ 60 anni	2	15	17	0	0	0
> 60 anni	0	2	2	0	0	0
Totale nuovi assunti	72	146	218	5	28	33
Numero di rapporti di lavoro cessati						
< 21 anni	2	5	7	1	3	4
21 ≤ x ≤ 30 anni	21	35	56	25	34	59
31 ≤ x ≤ 40 anni	13	22	35	5	12	17
41 ≤ x ≤ 50 anni	7	16	23	4	13	17
51 ≤ x ≤ 60 anni	2	7	9	2	15	17
> 60 anni	0	27	27	2	30	32
Totale rapporti di lavoro cessati	45	112	157	39	107	146
Tasso di assunzione						
< 21 anni	100%	83%	89%	0%	0%	0%
21 ≤ x ≤ 30 anni	81%	47%	56%	15%	13%	13%
31 ≤ x ≤ 40 anni	39%	15%	19%	2%	5%	5%
41 ≤ x ≤ 50 anni	17%	8%	9%	2%	1%	1%
51 ≤ x ≤ 60 anni	4%	5%	4%	0%	0%	0%
> 60 anni	0%	2%	2%	0%	0%	0%
Tasso di assunzione	32%	13%	16%	3%	3%	3%
Tasso di turnover						
< 21 anni	67%	83%	78%	n.a.	n.a.	n.a.
21 ≤ x ≤ 30 anni	49%	27%	33%	125%	34%	49%
31 ≤ x ≤ 40 anni	25%	9%	12%	10%	5%	6%
41 ≤ x ≤ 50 anni	10%	5%	6%	6%	4%	5%
51 ≤ x ≤ 60 anni	4%	2%	2%	4%	4%	4%
> 60 anni	0%	28%	27%	67%	48%	49%
Tasso di turnover: donne	20%	10%	12%	21%	10%	12%

Diversità tra i dipendenti (Gruppo Autobrennero)						
	2019			2020		
Numero di dirigenti	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
41 ≤ x ≤ 50 anni	1	5	6	1	5	6
51 ≤ x ≤ 60 anni	0	1	1	0	1	1
> 60 anni	0	2	2	0	2	2
Totale dirigenti	1	8	9	1	8	9
Numero di quadri						
31 ≤ x ≤ 40 anni	1	5	6	1	5	6
41 ≤ x ≤ 50 anni	2	14	16	4	12	16
51 ≤ x ≤ 60 anni	2	17	19	2	21	23
> 60 anni	0	10	10	0	6	6
Totale quadri	5	46	51	7	44	51
Numero di impiegati						
< 21 anni	0	1	1	0	0	0
21 ≤ x ≤ 30 anni	17	20	37	18	19	37
31 ≤ x ≤ 40 anni	39	78	117	37	80	117
41 ≤ x ≤ 50 anni	58	118	176	54	114	168
51 ≤ x ≤ 60 anni	42	82	124	45	94	139
> 60 anni	2	26	28	2	20	22
Totale impiegati	158	325	483	156	327	483
Numero di esattori						
< 21 anni	3	5	8	0	0	0
21 ≤ x ≤ 30 anni	25	31	56	2	4	6
31 ≤ x ≤ 40 anni	10	17	27	8	7	15
41 ≤ x ≤ 50 anni	7	61	68	4	46	50
51 ≤ x ≤ 60 anni	3	114	117	3	118	121
> 60 anni	0	43	43	0	29	29
Totale esattori	48	271	319	17	204	221
Numero di operai						
21 ≤ x ≤ 30 anni	1	78	79	0	77	77
31 ≤ x ≤ 40 anni	1	147	148	2	143	145
41 ≤ x ≤ 50 anni	1	134	135	0	121	121
51 ≤ x ≤ 60 anni	5	113	118	4	130	134
> 60 anni	3	14	17	1	5	6
Totale operai	11	486	497	7	476	483

Numero di dipendenti						
< 21 anni	3	6	9	0	0	0
21 ≤ x ≤ 30 anni	43	129	172	20	100	120
31 ≤ x ≤ 40 anni	51	247	298	48	235	283
41 ≤ x ≤ 50 anni	69	332	401	63	298	361
51 ≤ x ≤ 60 anni	52	327	379	54	364	418
> 60 anni	5	95	100	3	62	65
Totale dipendenti	223	1.136	1.359	188	1.059	1.247
Numero di collaboratori stagionali						
< 21 anni	0	0	0	0	0	0
21 ≤ x ≤ 30 anni	0	0	0	4	8	12
31 ≤ x ≤ 40 anni	0	0	0	2	1	3
41 ≤ x ≤ 50 anni	0	0	0	0	1	1
51 ≤ x ≤ 60 anni	0	0	0	0	1	1
> 60 anni	0	0	0	0	0	0
Totale collaboratori stagionali	0	0	0	6	11	17

La formazione e lo sviluppo

Oltre a garantire e a sostenere politiche occupazionali, il Gruppo investe nella formazione, che considera uno strumento fondamentale di sviluppo dell'impresa e degli individui per rimanere competitivi sul mercato e per affrontare i mutamenti della Società determinati da cicli economici sempre più instabili e dalla rapida evoluzione tecnologica.

L'aggiornamento e l'acquisizione continua di competenze e professionalità consentono di garantire la massima efficienza nel servizio, aumentare il livello di soddisfazione degli utenti autostradali e affrontare le sfide del futuro. La formazione è quindi strategica per il Gruppo Autobrennero al fine di incrementare il valore del Gruppo, migliorare l'immagine aziendale e accrescere la motivazione del personale.

Pertanto, il Gruppo è molto attivo sul fronte della formazione e sviluppo ed è impegnata nel trovare risorse economiche per sostenere e incrementare le sue iniziative in tale ambito, ad esempio tramite l'adesione al Fondo interprofessionale per la formazione continua di Confindustria e con l'obiettivo di accedere ai fondi europei.

All'interno della Capogruppo, le attività di formazione sono a cura del Settore Risorse Umane, che all'inizio dell'anno predispose un piano di erogazione della formazione. La scelta delle opportunità formative avviene sulla base di richieste aziendali, suffragate dal benessere del responsabile d'area (direttore, dirigente o responsabile). È di competenza del Settore Risorse Umane inoltre la formazione relativa alla sicurezza sul lavoro, elaborata in funzione agli adempimenti previsti dalla vigente normativa ed in particolare dall'Accordo Stato Regioni del 21 dicembre

2011. Particolare attenzione viene prestata alla formazione dei nuovi assunti e del personale al quale vengono affidate nuove mansioni. Tra i principali temi affrontati dalla formazione vi sono i rischi specifici del settore autostradale e l'utilizzo in sicurezza di macchine e attrezzature.

Nel caso della pianificazione della formazione di RTC SpA, la Società ha in essere una Academy interna che, sulla base dei risultati della valutazione competenze annuali e delle richieste speciali dei singoli responsabili, elabora progetti di formazione specifica su tematiche comportamentali trasversali e sullo sviluppo di aree tecniche-specialistiche per i ruoli.

Nonostante la crisi pandemica, che ha comportato l'annullamento della quasi totalità della formazione in presenza, tranne per quella esplicitamente ammessa dal disposto normativo, ovvero la formazione essenziale attinente alla sfera della salute e della sicurezza, le ore di formazione erogate sono state 9.816, con una media di 8 ore a collaboratore. Ad esempio, per la società RTC SpA, per l'anno 2020 è stato posticipato l'annuale progetto di formazione comportamentale sullo staff uffici, riprogrammato nel 2021.

Per far fronte alle nuove metodologie di lavoro rese necessarie dalla pandemia Covid-19, il Gruppo ha investito nel processo di digitalizzazione della formazione ed ha attivato una piattaforma e-learning certificata per l'erogazione della formazione a distanza, accessibile da tutti i dipendenti societari. In aggiunta, sono stati posizionati presso alcune strutture periferiche, site lungo l'asse autostradale, dei monitor atti alla formazione e all'informazione a distanza.

Ore medie di formazione annua per dipendente						
	2019			2020		
Ore di formazione totali per categoria (h)	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	17	302	319	3	87	90
Quadri	281	2.216	2.497	115	592	706
Impiegati	3.676	12.164	15.841	1.340	3.434	4.774
Esattori	602	3.105	3.707	22	248	270
Operai	8	9.350	9.358	16	3.961	3.977
Totale ore di formazione (h)	4.585	27.137	31.722	1.496	8.321	9.816
Ore medie di formazione totali per categoria (h)						
Dirigenti	17	38	35	3	11	10
Quadri	56	48	49	16	13	14
Impiegati	23	37	33	9	11	10
Esattori	13	11	12	1	1	1
Operai	1	19	19	2	8	8
Totale ore di formazione (h)	21	24	23	8	8	8

Per favorire inoltre l'adozione di strumenti e metodologie didattiche innovative, il Gruppo ha progettato percorsi formativi facendo ricorso alla realtà virtuale tridimensionale ed ha svolto simulazioni esperienziali interattive su contesti emergenziali ricostruiti in ambienti e scenari di intervento simili al loro contesto operativo, al fine di ricreare l'emozione della realtà e di offrire un'esperienza formativa forte e incisiva.

Infine, per favorire politiche di occupazione giovanile e sostenere la formazione, il Gruppo promuove le seguenti iniziative:

- stage/tirocini formativi curricolari ed extracurricolari: per favorire l'alternanza scuola-lavoro il Gruppo accoglie richieste di stage e tirocini ed effettua ricerche dei profili idonei tramite il coinvolgimento di enti universitari e di scuole superiori;
- premi di studio per i figli dei collaboratori, giunta alla sua quarta edizione.

La sicurezza dei collaboratori

GRI 403-1, 403-2, 403-3, 403-4, 403-5, 403-6, 403-7, 403-9

Il Gruppo Autobrennero nel perseguire gli obiettivi aziendali pone grande attenzione alla tutela della sicurezza dei collaboratori e fornisce loro gli strumenti e le risorse necessarie affinché possano svolgere al meglio il loro lavoro e aumentare il benessere aziendale.

Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro

A tal proposito, per raggiungere gli alti standard di sicurezza prefissati, Autostrada del Brennero SpA si è dotata di un apposito Sistema di Gestione Integrato finalizzato a dare evidenza e continuità agli impegni già assunti e sostenuti nell'ambito della sicurezza, oltre che della qualità e dell'ambiente, accentuando il valore della prevenzione. Dal 2011 viene mantenuta e verificata annualmente, attraverso degli audit svolti da un ente ispettivo esterno, la certificazione secondo la norma BS OHSAS 18001:2007, che nel 2020 è transitata nella norma UNI EN ISO 45001:2018. Ai fini della corretta attuazione dei requisiti previsti dal Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza dei Lavoratori, la Società ha elaborato della documentazione di riferimento che stabilisce la struttura, le correlazioni organizzative, le modalità gestionali, i rischi rilevati e le responsabilità connesse alla predisposizione ed attuazione del Sistema, nonché i compiti e le responsabilità delle Direzioni e dei Settori aziendali, il flusso delle informazioni e gli strumenti di riscontro delle attività svolte.

La certificazione testimonia il costante impegno della Società per il miglioramento delle condizioni di sicurezza e igiene nei luoghi di lavoro, che ha così permesso, anche nel 2020, all'INAIL di accogliere l'istanza di riduzione del tasso medio di tariffa prevista per le aziende che vanno oltre le prescrizioni minime della normativa, generando un risparmio finanziario per la Società. È dal 2010 che Autostrada del Brennero SpA ottiene la riduzione del tasso medio annuale da parte dell'INAIL, con un risparmio complessivo di circa 987 mila euro.

Nell'ambito del sistema di gestione integrato avviene anche l'individuazione degli obiettivi e dei traguardi di miglioramento, la stesura dei programmi per il raggiungimento degli stessi obiettivi, ed il controllo periodico dei risultati raggiunti. Nello specifico, gli obiettivi ed i traguardi migliorativi vengono individuati annualmente in sede di Riesame del Sistema di Gestione Integrato Qualità, Ambiente e Sicurezza (SGQAS) dall'Amministratore Delegato di concerto con il Direttore/Dirigente/Responsabile di Settore e di Area, i quali devono essere coerenti alle disposizioni generali contenute nella "Politica per la Qualità, l'Ambiente e la Sicurezza", compreso l'impegno alla prevenzione degli incidenti e degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali. Inoltre, vengono individuati i processi aziendali rilevanti e definiti gli indicatori prestazionali, che il Gruppo monitora e si pone l'obiettivo di un continuo miglioramento tramite:

- la messa a disposizione delle risorse umane, materiali e finanziarie necessarie per garantire una corretta implementazione del Sistema Integrato;
- l'adozione delle opportune misure preventive affinché il Sistema sia efficacemente e costantemente applicato;
- interventi con opportune azioni correttive e preventive, ove necessario;
- la pianificazione dei propri processi con un approccio risk-based thinking al fine di attuare le azioni più idonee per valutare e trattare i rischi associati ai processi e per sfruttare e rafforzare le opportunità identificate.

Per quanto concerne l'attività di RTC SpA, all'interno del Sistema di Gestione della Sicurezza Ferroviaria, condizione necessaria per poter svolgere l'attività principale dell'organizzazione, è contenuta la "Politica Aziendale", al cui interno vengono stabiliti i principi a cui tutte le funzioni aziendali devono ispirarsi per il raggiungimento della mission aziendale.

Fino all'anno 2018, l'organizzazione aveva implementato e certificato un proprio Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro, con riferimento alla norma BS OHSAS 18001:2007. Per motivi legati alla riorganizzazione dei vertici aziendali, la certificazione del SGSSL è stata sospesa. Nel 2019, trascorsi i termini massimi esigibili, l'organizzazione, considerando la nuova norma di riferimento UNI ISO 45001:2018, obbligatoria dal marzo 2021, ha deciso di non procedere al rinnovo. È stato quindi implementato un SGSSL secondo la norma UNI ISO 45001:2018 "Sistemi di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro - Requisiti e guida per l'uso", al fine di predisporre luoghi di lavoro sicuri e salubri, che contempli la prevenzione di lesioni e malattie correlate al lavoro nonché migliorando proattivamente le proprie prestazioni in termini di salute e sicurezza sul lavoro, con la consulenza di Polistudio SpA. Tale SGSSL è in corso di certificazione. Il campo di applicazione del SGSSL ha tenuto conto dei fattori interni/esterni emersi dall'analisi del contesto e dei requisiti identificati dalla valutazione delle diverse parti interessate e in base alle attività svolte, che corrisponde a tutte le attività e ai servizi svolti in RTC SpA, a tutte le diverse sedi aziendali in cui operano i lavoratori dell'organizzazione e in particolare l'attività di erogazione del servizio di trazione ferroviaria agli operatori logistici del trasporto merci tradizionale e intermodale. Il sistema SGSSL è strettamente connesso con il Sistema di Gestione della Sicurezza Ferroviaria. Il SGSSL si applica ai siti: sede legale di Bolzano (via Brennero 7/A), sede direzionale ed operativa di Verona (via E. Fermi 4), sede amministrativa di Trieste (viale Miramare 15), uffici/salette d'attesa all'interno delle stazioni ferroviarie di: Verona Porta Vescovo, Brennero (BZ), Brescia Est Fascio Merci, Verona Quadrante Europa (stazione e terminal), Trieste Campo Marzio, Tarvisio Boscoverde (UD), Villa Opicina (TS), Bolzano, ufficio all'interno del porto di Trieste (Punto Franco Nuovo Molo V). Il SGSSL si basa sul concetto del ciclo di Deming (o ciclo di PDCA), l'organizzazione: stabilisce e valuta rischi e opportunità per la SSL e altri rischi e opportunità, stabilisce gli obiettivi e i processi per la SSL necessari

ad assicurare i risultati in conformità alla propria Politica aziendale (PLAN), attua i processi come pianificati (DO), monitora e misura le attività e i processi relativi alla politica e agli obiettivi per la SSL e riporta i risultati (CHECK), intraprende azioni per migliorare in modo continuo le prestazioni in termini di SSL per raggiungere i risultati attesi (ACT).

L'impegno della Società è indirizzato anche alle attività istituzionali quali l'aggiornamento della valutazione dei rischi, il costante aggiornamento dei dispositivi di protezione individuale a disposizione dei lavoratori e le misure di prevenzione incendi e di primo soccorso, l'organizzazione della sorveglianza sanitaria e dei corsi di formazione e di informazione ai lavoratori sulle tematiche legate alla salute e alla sicurezza.

Modalità di gestione dei rischi

Per quanto riguarda la modalità di gestione dei rischi, l'organizzazione ha individuato, anche attraverso il Documento di Valutazione dei Rischi, i possibili rischi e le possibili situazioni di emergenza connesse con le proprie attività, allo scopo di prevenire e mitigare gli effetti di eventi accidentali conseguenti a condizioni operative anomale che possano causare incidenti, infortuni o impatti sull'ambiente. In particolare, i rischi possono derivare da:

- attività lavorative svolte dal personale della Società, ordinarie e non ordinarie, svolte all'interno o all'esterno dei luoghi di lavoro aziendali;
- attività di tutto il personale che ha accesso agli ambienti di lavoro della Società (inclusi gli appaltatori e i visitatori);
- fattori legati al comportamento umano;
- pericoli provenienti dall'esterno dei luoghi di lavoro e aventi impatto potenziale non trascurabile sulla salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro;
- pericoli creati da attività sotto il controllo della Società e aventi impatto potenziale non trascurabile all'esterno dei luoghi di lavoro (aspetti ambientali dell'attività aziendale);
- attrezzature presenti nell'ambiente del lavoro, fornite dalla Società o da altri;
- gestione delle modifiche dei processi lavorativi aziendali;
- requisiti legali comportanti l'obbligo di valutazione e controllo dei rischi;
- progettazione degli ambienti e delle attrezzature di lavoro, dei processi lavorativi e organizzativi.

Le modalità di **rilevazione di eventuali pericoli e situazioni pericolose** avvengono attraverso la segnalazione diretta del lavoratore al proprio preposto e compilando, appena possibile, la scheda disponibile presso ogni sede di lavoro e trasmettendola al Servizio di Prevenzione e Protezione. In particolare, la metodologia utilizzata dal

Gruppo per l'identificazione dei pericoli e la valutazione dei rischi:

- rispetta i requisiti stabiliti da normativa cogente, con particolare riferimento al D.Lgs. 81/2008 e s.m.i., oltre che dalle norme tecniche applicabili;
- provvede all'identificazione dei pericoli, alla loro classificazione in base alla priorità di intervento per la loro eliminazione/riduzione, utilizzando le misure previste dalla norma UNI ISO 45001;
- risulta conforme all'esperienza operativa e alle capacità delle misure di controllo dei rischi impiegate;
- fornisce i dati utili per la definizione dei requisiti delle attrezzature, per l'identificazione di eventuali necessità di formazione del personale e/o per lo sviluppo dei controlli delle attività aziendali;
- provvede al monitoraggio delle azioni richieste per assicurarne sia la loro efficacia che la tempestività della loro attuazione;
- è definita nel rispetto del suo scopo, della sua natura e dei tempi, secondo un approccio proattivo piuttosto che reattivo.

Servizio di Medicina del lavoro

Il servizio di Medicina del lavoro nel Gruppo si sviluppa attraverso l'effettuazione di visite mediche per tutti i dipendenti esposti a rischi lavorativi per i quali è prevista la sorveglianza sanitaria dalla normativa vigente e per i quali è prevista, dal Documento di Valutazione dei Rischi, la verifica dello stato di salute generale. L'attività viene svolta in completo adempimento alla normativa dal Medico Competente Coordinatore incaricato e consiste nell'effettuazione di circa 500 visite mediche/annue comprensive di tutti gli accertamenti diagnostici previsti dal Protocollo sanitario necessari a valutare l'idoneità alla mansione specifica (es. spirometria, audiometria, elettrocardiogramma, visite oculistiche, screening per sostanze psicotrope, alcol test, ecc.).

Come previsto dall'art. 38 del D.Lgs. 81/08, tra i vari compiti del Medico Competente sono compresi:

- collaborare con il DdL ed il Servizio di Prevenzione e Protezione alla valutazione dei rischi, anche ai fini della programmazione, ove necessario, della sorveglianza sanitaria;
- programmare ed effettuare la sorveglianza sanitaria attraverso protocolli sanitari definiti in funzione dei rischi specifici;
- istituire, aggiornare e custodire, sotto la propria responsabilità, una cartella sanitaria e di rischio per ogni lavoratore sottoposto a sorveglianza sanitaria;
- consegnare al DdL, alla cessazione dell'incarico, la documentazione sanitaria in suo possesso, nel rispetto delle disposizioni legislative in tema di privacy, e con salvaguardia del segreto professionale;

- consegnare al lavoratore, alla cessazione del rapporto di lavoro, copia della cartella sanitaria e di rischio, e fornire allo stesso le informazioni necessarie relative alla conservazione della medesima;
- fornire informazioni ai lavoratori sul significato della sorveglianza sanitaria cui sono sottoposti e, nel caso di esposizione ad agenti con effetti a lungo termine, sulla necessità di sottoporsi ad accertamenti sanitari anche dopo la cessazione dell'attività che comporta l'esposizione a tali agenti;
- informare ogni lavoratore interessato dei risultati della sorveglianza sanitaria e, a richiesta dello stesso, rilasciare copia della documentazione sanitaria;
- comunicare per iscritto, in occasione delle riunioni di cui all'articolo 35 del D.Lgs. 81/08 e s.m.i., al DdL, al RSPP, agli RLS, i risultati anonimi collettivi della sorveglianza sanitaria effettuata e fornisce indicazioni sul significato di detti risultati ai fini dell'attuazione delle misure per la tutela della salute e dell'integrità psico-fisica dei lavoratori;
- visitare gli ambienti di lavoro almeno una volta all'anno o a cadenza diversa che stabilisce in base alla valutazione dei rischi;
- partecipare alla programmazione del controllo dell'esposizione dei lavoratori i cui risultati gli sono forniti con tempestività ai fini della valutazione del rischio e della sorveglianza sanitaria. Nel caso della società RTC SpA, in tema di controlli sanitari le imprese ferroviarie, per lo svolgimento della propria attività, devono sottostare ad un doppio regime normativo. Il primo è quello relativo alla salute e sicurezza del lavoro (D.Lgs. 81/08), il secondo è invece quello caratteristico del settore ferroviario (Disposizione RFI 55/2006, D.Lgs. 247/10 e Reg. UE 995/2015) che prevede, solo per il personale che riveste mansioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario, l'effettuazione di visite mediche preventive e periodiche da effettuarsi presso le Unità Sanitarie Territoriali (UST) di RFI. La gestione delle informazioni provenienti dalla sorveglianza sanitaria avviene nel rispetto delle deleghe e subdeleghe conferite.

L'Alta Direzione del Gruppo valorizza le attività di: consultazione e partecipazione dei lavoratori a tutti i livelli nello sviluppo, pianificazione, attuazione, valutazione delle prestazioni e delle azioni di miglioramento relative alla sicurezza sul lavoro.

In quest'ottica e come previsto dalla normativa, annualmente il Datore di Lavoro convoca la Riunione periodica a cui partecipa il Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP), il Medico Competente incaricato e i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS). In considerazione dell'organico della Società, il numero dei RLS (previsti solo in Autostrada del Brennero SpA) risulta ad oggi essere pari a 7 collaboratori. In tale incontro viene sottoposto all'esame dei partecipanti l'aggiornamento del Documento di Valutazione dei Rischi, l'andamento del fenomeno infortunistico, delle malattie professionali e della sorveglianza sanitaria, la scelta dei Dispositivi di Protezione Individuale e i programmi di informazione e formazione ai

fini della sicurezza e della protezione della salute. Altri momenti di condivisione con i rappresentanti dei lavoratori avvengono attraverso la convocazione di norma quadrimestrale della Commissione Paritetica per la sicurezza sul lavoro a cui, se necessario e secondo le tematiche trattate, viene chiesta la partecipazione del Medico Competente. Durante l'incontro vengono condivise le varie attività in corso in modo da mantenere costantemente aggiornati i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza.

Infine, grazie alla collaborazione del Medico Competente con il Datore di Lavoro e il Servizio di Prevenzione e Protezione, oltre al coinvolgimento dello stesso nelle varie riunioni indette sulla tematica della tutela e della salute dei lavoratori, il Gruppo promuove "campagne di promozione della salute", tra cui quella che si è posta come obiettivo di rendere i propri luoghi di lavoro "cardioprotetti" attraverso l'installazione di defibrillatori (DAE) e con la necessaria formazione all'utilizzo dell'apparecchiatura.

La formazione sulla sicurezza e gli infortuni

La formazione è un altro aspetto di fondamentale importanza per prevenire gli infortuni ed accrescere la cultura della sicurezza nel Gruppo: nel corso del 2020 sono state erogate ai dipendenti in forza ad Autostrada del Brennero SpA 2966,50 ore di formazione in tema di sicurezza. La pianificazione delle esigenze formative per il personale dell'organizzazione viene effettuata in fase di riesame di direzione e formalizzata da RSPP alle funzioni interessate, con il coinvolgimento delle Risorse Umane e nel rispetto di standard normativi e formativi. Inoltre, nel documento di Valutazione dei Rischi vengono identificate le categorie di lavoratori dell'organizzazione per i quali è stata evidenziata la necessità di formazione sulla salute e sicurezza sul lavoro.

A conferma dell'impegno del Gruppo nella prevenzione dai rischi e nella sicurezza dei propri lavoratori, risulta positivo il dato sull'andamento complessivo del fenomeno infortunistico relativo al 2020. Come riportato nella seguente tabella, il totale degli infortuni del Gruppo è diminuito del 27% rispetto al 2019.

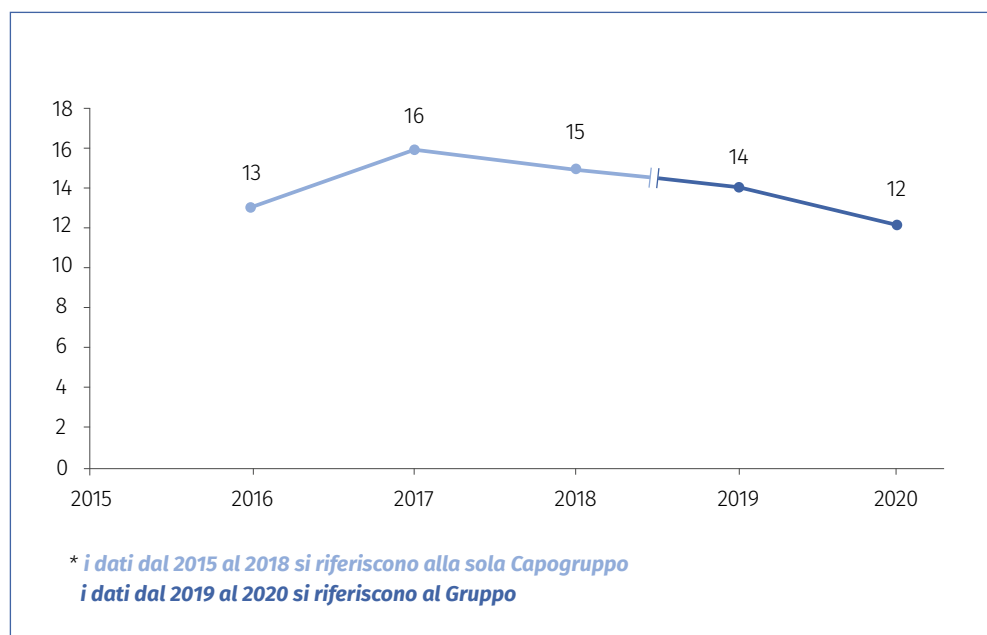
TOTALE INFORTUNI SUL LAVORO DIPENDENTI (n.) (Gruppo Autobrennero)			
	2019	2020	Var. % 2019/2020
TOTALE INFORTUNI SUL LAVORO (n.)	30	22	- 27%
<i>di cui decessi</i>	0	0	n.a.
<i>di cui infortuni gravi (assenza superiore a 40 giorni)</i>	6	7	- 17%
<i>di cui infortuni gravi (assenza superiore a 180 giorni)</i>	2	0	- 100%

INFORTUNI DIPENDENTI PER TIPOLOGIA (n.) (Gruppo Autobrennero)			
	2019	2020	Var. % 2019/2020
Piede in fallo/scivolamento	13	10	-23%
Sollevando/spostando	3	4	33%
Schiacciato/colpito da corpi estranei	0	4	n.a.
Attrezzature in uso	0	2	n.a.
Contatti/schiacciamenti con materiali, macchine	3	0	-100%
Incidente in servizio	4	0	-100%
Movimento incoordinato	4	1	-75%
Investimento da veicolo in transito	1	0	-100%
Altro	2	1	-50%
TOTALE	30	22	-27%

TASSI INFORTUNISTICI DIPENDENTI (n.) (Gruppo Autobrennero)			
	2019	2020	Var. % 2019/2020
Tasso di infortuni	14	12	-15%
Tasso di decessi	0	0	n.a.
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (> 40gg)	3	4	35%
Tasso di infortuni con gravi conseguenze (> 180gg)	1	0	-100%

Indice di frequenza infortuni

**N. infortuni/
ore lavorate*1000.000***



Inoltre, l'indice di frequenza degli infortuni (numero degli infortuni rapportato al numero delle ore lavorate) a livello di Gruppo, è inferiore a quello dell'anno precedente e riflette il trend positivo della riduzione degli infortuni avvenuti per la sola Capogruppo Autostrada del Brennero SpA nel precedente biennio 2017-2018. Annualmente il Servizio di Prevenzione e Protezione provvede all'analisi degli infortuni occorsi nel Gruppo nell'anno precedente. I diversi grafici elaborati, che sono riportati di seguito, comprendono l'andamento del fenomeno infortunistico nel corso degli anni, le modalità di accadimento, le diverse categorie mansionali coinvolte, l'analisi dei vari indici secondo le normative di riferimento propedeutica a successive azioni di miglioramento. Gli stessi vengono poi restituiti ai RLS nel corso dei vari incontri programmati durante l'anno. La Società inoltre ha proseguito l'attività di gestione del sistema di rendicontazione ed analisi dei mancati infortuni.

La gestione della sicurezza durante il Covid-19

A partire dall'inizio della pandemia da Covid-19, ovvero da marzo 2020, il Gruppo ha attivato il "Comitato per l'applicazione e la verifica delle regole del protocollo di regolamentazione e contrasto alla diffusione del Covid-19" istituito per l'applicazione e la verifica delle regole stabilite dal "Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro".

Nella consapevolezza della situazione sanitaria emergenziale ancora in atto, le Società si sono poste il primario obiettivo di reintegrare il personale al lavoro garantendo la salute e la sicurezza dello stesso. Al contempo, il modello organizzativo ha dovuto considerare le esigenze del ruolo di Autostrada del Brennero SpA, ovvero caratterizzato dalla necessità di garantire l'esercizio dell'arteria autostradale di competenza in quanto pubblico servizio, obiettivo costantemente perseguito ed assicurato anche all'inizio dell'emergenza sanitaria, nonché di evitare ogni possibile disagio agli utenti in transito.

Nell'ambito di un contesto così definito, pur ribadendo la precisa volontà del reintegro del personale alle proprie mansioni lavorative all'interno della Società, si è ritenuto necessario adottare come misura principale, volta a garantire la salute e la sicurezza del personale stesso, quella del distanziamento sociale.

Pertanto, sulla base di tali principi, il Gruppo ha previsto il ricorso alle **seguenti modalità lavorative**:

- smart working: è stato favorito ove possibile con strumenti informatici forniti dalle Società, ed è stato garantito il diritto ad usufruirne per i genitori con

almeno un figlio minore di 14 anni, in linea con quanto previsto dal Decreto Rilancio varato dal Governo e secondo le modalità definite nello stesso;

- turnazione del personale: laddove non sia stato possibile garantire lo svolgimento dell'attività lavorativa con idoneo distanziamento sociale, per alcune attività è stato previsto il ricorso alla turnazione, anche con orario ridotto rispetto a quello contrattuale; per le ore residue necessarie al raggiungimento del monte ore contrattuali è stato garantito l'accesso alla CIGO (Cassa Integrazione Guadagni Ordinaria);
- al personale in turno presso gli uffici, è stato garantito l'utilizzo di uffici con unica postazione attiva, mentre al personale in turno presso stazioni autostradali, CSA, ecc. è stato garantito il distanziamento sociale attraverso l'adozione di idonee misure organizzative;
- tra l'uscita del personale in turno e l'entrata del personale del turno successivo è stato garantito un arco temporale sufficiente per evitare assembramenti e per poter effettuare le necessarie operazioni di pulizia e sanificazione degli spazi utilizzati così come l'utilizzo degli spogliatoi è stato consentito ad un addetto alla volta con un tempo sufficiente ma contingentato;
- operatività con normale orario di lavoro: al personale per il quale è previsto il rientro con normale orario di lavoro, è stato garantito l'utilizzo di uffici con unica postazione attiva.

Inoltre, le Società hanno attivato tempestivamente tutte le disposizioni atte alla prevenzione, contenimento e mitigazione della diffusione della malattia infettiva diffusiva Covid-19, e hanno dotato tutto il personale operativo di mascherine, gel lavamani e kit di igienizzazione della propria postazione o del mezzo di condotta. Tramite un **Protocollo di Sicurezza** sono state fornite puntuali informative a tutti i dipendenti circa i comportamenti da adottare per impedire la propagazione del virus, tra i quali il rigoroso rispetto del decalogo promosso dal Ministero della Salute e dall'OMS. Tali indicazioni sono state integrate con le disposizioni di:

1. astensione dall'attività lavorativa in caso di comparsa di sintomi influenzali, contattando il proprio medico curante;
2. astensione dall'attività lavorativa per le donne in stato di gravidanza;
3. segnalazione ai servizi sanitari dei casi sospetti di Covid-19, qualora si viaggi su vetture passeggeri per motivi di servizio, informando il Capotreno e mantenendo adeguate distanze anche attraverso dispositivi di protezione;
4. sospensione delle trasferte sul territorio nazionale e internazionale, se non legate a motivi di servizio, e su autorizzazione del proprio Responsabile;
5. svolgimento di incontri e riunioni prevalentemente in modalità da remoto, attraverso sistemi di audio/videoconferenza, e comunque all'interno di ambienti che garantiscano la distanza di almeno 1 metro tra i partecipanti;
6. limitazione al minimo possibile degli spostamenti tra gli uffici e divieto di assembramenti presso gli spazi comuni, quali ad es. ingressi, corridoi o sale ristoro;

7. sospensione di tutti i corsi di formazione, anche quelli di aggiornamento professionale, che prevedano la presenza fisica presso le aule aziendali;
8. attivazione, per tutte le funzioni ove possibile e di concerto con il proprio Responsabile nonché con la funzione Risorse Umane, della modalità di “lavoro agile” per i lavoratori degli uffici delle sedi RTC di Verona, Bolzano e Trieste;
9. distribuzione a tutto il personale operativo di gel lavamani;
10. pulizia e igienizzazione degli ambienti di lavoro, dei mezzi e dei luoghi destinati alle dormite del personale operativo attraverso prodotti di sanificazione certificati;
11. dotazione al personale interessato di prodotti per l’igienizzazione delle cabine di guida.

Il benessere oltre il lavoro



Il welfare aziendale

Per il Gruppo Autobrennero l'attenzione alle persone parte dalla cura del benessere dei collaboratori, grazie a misure che favoriscono la conciliazione tra vita privata e vita professionale. Ogni misura sviluppata e realizzata nelle Società è il frutto dell'impegno concreto del Gruppo nel promuovere il benessere dei propri lavoratori, dei loro familiari e del territorio.

Oltre alle misure previste dal contratto di lavoro, dal 2009 la Capogruppo Autostrada del Brennero SpA è stata proattiva nel promuovere il benessere dei dipendenti, ottenendo tra le prime realtà in Trentino la certificazione Family Audit, rilasciata dalla Provincia Autonoma di Trento nel 2012 e confermata il 1° agosto 2019.

Con l'ottenimento della certificazione Family Audit, la Società ha formalizzato e strutturato il proprio impegno in queste tematiche tramite uno strumento manageriale che promuove un cambiamento culturale e organizzativo, consentendo alle organizzazioni di adottare politiche di gestione del personale orientate al benessere dei dipendenti e delle loro famiglie. A tal proposito, è stata istituita la figura del Referente Family Audit che, supportato dal gruppo interno di lavoro, cura il monitoraggio delle iniziative proposte in azienda, la raccolta delle richieste e la rilevazione dei fabbisogni di benessere e conciliazione. Infine, sulla base delle indicazioni e dei suggerimenti, propone nuove azioni e misure concrete a supporto del benessere interno.

In generale, nell'arco degli anni sono state introdotte una serie di misure e attività volte ad incrementare il benessere dei collaboratori:

- flessibilità oraria per tutti i dipendenti con orario d'ufficio, sia part-time che full-time;
- banca ore – Istituto contrattuale disponibile per tutti i dipendenti, sia part-time che full-time;
- formazione a distanza/e-learning, rivolta a tutti i dipendenti;
- corsi di lingua straniera, viene offerta ai propri dipendenti la possibilità di frequentare dei corsi per l'apprendimento delle lingue straniere (tedesco e inglese), con copertura totale o parziale della quota;
- Assistenza Sanitaria Integrativa, attiva per tutti i dipendenti (esclusi gli stagionali);
- Fondo Previdenziale Ventidue, a favore di tutti i dipendenti;
- convenzione E-lunch, estesa a tutto il personale dipendente per cui è prevista la pausa pranzo;
- pedaggi autostradali, benefit contrattuale rivolto a tutto il personale dipendente;
- telepass a canone agevolato, per tutto il personale dipendente;
- istituzione di una fermata del servizio di trasporto pubblico urbano nelle dirette vicinanze della sede della Società in via Berlino n. 10;

- prestiti a tasso agevolato, per tutto il personale dipendente;
- CRAL A22, per tutti i dipendenti;
- premi studio, viene offerto ai figli dei propri dipendenti, un premio di studio per il superamento dell'esame di laurea (I o II livello) o di maturità;
- bookcrossing denominato "Condividi un libro...", un'iniziativa pensata per consentire il libero scambio di libri tra i collaboratori e gli eventuali ospiti della Società quale veicolo di diffusione della cultura;
- "La cesta del sorriso", un servizio di spesa a domicilio totalmente sociale, locale e sostenibile destinato a tutto il personale di Autostrada del Brennero SpA, con la finalità di offrire un carrello della spesa on-line costituito da prodotti solidali, freschi e di stagione. L'iniziativa costituisce un servizio di spesa Covid-free alternativo ai supermercati, ma ancor più un'opportunità di spesa sociale a sostegno delle difficoltà attraversate dal territorio. Difatti i prodotti provengono direttamente dai laboratori di agricoltura e ristorazione sociale de La bottega di Samuele, dove trovano aiuto persone con difficoltà ad inserirsi nel mondo del lavoro, oppure da produttori selezionati scelti per impatto sociale, sostenibilità ambientale e filiera corta;
- il servizio "A22 In Box", in seguito denominato #EasyCommerceA22, è stato pensato per facilitare il ritiro dei pacchi personali ad utilizzo dei collaboratori della Società. Il servizio, molto utilizzato ed apprezzato, fino al mese di giugno ha registrato 123 dipendenti iscritti;
- la guida di ingresso Family Audit dal titolo: "A22: 314 chilometri fatti da persone", contenente alcune indicazioni utili per muovere i primi passi in azienda, è stata definitivamente realizzata e nel mese di aprile 2019, con l'ausilio di una copisteria esterna, e ne sono state riprodotte 100 copie.

Purtroppo, l'insorgere nel mese di marzo dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, che ha caratterizzato la quasi totalità dell'anno 2020, ha inciso sensibilmente sulle iniziative avviate dal gruppo di lavoro Family Audit nell'anno 2019. Le misure intraprese dalla Società per il contenimento dell'epidemia, volte a mantenere il distanziamento sociale, hanno portato ad un alleggerimento progressivo e consistente della presenza negli uffici. Ciò ha reso il servizio #EasyCommerceA22, pensato per facilitare il ritiro dei pacchi personali sul luogo di lavoro, di fatto inefficace. Nel mese di giugno 2020, dunque, allo scadere dell'impegno contrattuale il servizio è stato interrotto: la previsione è comunque di reintrodurre il servizio, con l'obiettivo di migliorarne la fruibilità, non appena la situazione sanitaria lo consentirà.

Per quanto riguarda la società RTC SpA, nel contesto delle relazioni industriali e con l'obiettivo di mettere a disposizione del proprio personale un sistema welfare a cui accedere ha sottoscritto con le organizzazioni sindacali un accordo triennale in materia di sistema premiante, offrendo con questo la possibilità al proprio

personale di destinare una quota (parziale o totale) del premio di risultato annuo verso servizi resi disponibili attraverso la piattaforma aziendale dedicata. L'accesso ai servizi welfare è destinato a tutto il personale in forza, con esclusione delle figure apicali (quadri di primo livello e dirigenti), e la gestione del sistema di welfare è in capo alla funzione Risorse Umane e Organizzazione.

Il personale di RTC SpA, in possesso di un'utenza personale, accede alla piattaforma di servizi welfare per assegnare il plafond messo a disposizione attraverso il premio di produzione annuale verso i buoni di acquisto, iniziative di sport e benessere, opportunità culturali, viaggi, trasporti, servizi sanitari, spese per istruzione, rimborsi di interessi di mutui, previdenza complementare. Per quest'ultima esiste anche la possibilità di destinazione in caso di mancato utilizzo della somma. La piattaforma in uso è EasyWelfare, del gruppo Edenred - EasyWelfare. Nell'anno 2020 è stata inoltre attivata dalla Società una copertura assicurativa sanitaria destinata a tutto il personale in forza, in caso di ricovero a seguito di infezione da Covid-19 e a tutela di eventuali conseguenze derivanti dall'epidemia Covid-19.

Appendice

Nota metodologica

Il documento, frutto di una continuativa attività di confronto e dialogo con le parti interessate, raccoglie indicatori di carattere non finanziario basati sulle linee guida “GRI Sustainability Reporting Standards”, pubblicate nel 2016 ed aggiornate nel 2019 dalla Global Reporting Initiative (GRI), riconosciute a livello internazionale. L’approccio adottato dal Gruppo è quello “GRI core”, con la previsione di un aggiornamento costante a cadenza biennale. Si rimanda all’appendice “GRI Content Index” per la specifica delle versioni degli indicatori presi in considerazione per la predisposizione del presente documento. In linea con quanto previsto dagli standard di rendicontazione scelti, si precisano qui di seguito assunzioni, metodologie di calcolo ed eventuali omissioni rispetto i dati presentati nel documento.

Rispetto al terzo capitolo del documento “La tutela dell’ambiente”, al fine di permettere la comparabilità dei dati, i consumi energetici delle diverse fonti sono stati espressi in giga joule (GJ), mentre le emissioni prodotte sono state espresse in tonnellate di CO₂. I dati raccolti dal Gruppo sono stati convertiti sulla base dei fattori proposti da fonti internazionalmente riconosciute, quali “Greenhouse gas reporting: conversion factors 2021” del Department for Business, Energy & Industrial Strategy (DEFRA)⁷, “Indicatori di efficienza e decarbonizzazione del sistema energetico nazionale e del settore elettrico” dell’Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA)⁸ ed “Italian Greenhouse Gas Inventory 1990-2018” dell’Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA)⁹; se ne riporta qui di seguito un riepilogo.

Fattori di conversione	
Densità	
Benzina	1.343,79 l/t
Gas Naturale	0,80 kg/m ³
Gasolio	1.181,80 l/t
Gasolio per riscaldamento	1.246,00 l/t
Energia	
Benzina	43,80 GJ/t
Gas Naturale	45,03 GJ/t
Gasolio	42,47 GJ/t
Gasolio per riscaldamento	43,87 GJ/t
Elettricità	0,00 GJ/kWh
Idrogeno	119,90 MJ/kg
Emissioni	
Benzina	2.942,05 kg CO ₂ e/t
Gasolio (autovetture)	3.028,61 CO ₂ e/t
Gasolio (trazione ferroviaria)	3.140,00 CO ₂ e/t
Gas Naturale	2.538,48 CO ₂ e/t
Gasolio per riscaldamento	3.165,01 CO ₂ e/t
Elettricità	277,60 g CO ₂ /kWh
Teleriscaldamento	211,80 CO ₂ /kWh

Si precisa inoltre che le emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope-2) sono state rendicontate secondo la metodologia “Location Based” prevista dal GRI 305-2, ovvero considerando l’intensità media delle emissioni di GHG delle reti sulle quali si verifica il consumo di energia, utilizzando quindi i dati relativi al fattore di emissione medio della rete.

Rispetto al sesto capitolo del documento “Il benessere dei collaboratori” si precisa che i dati quantitativi relativi ai dipendenti considerano ciascuno di questi come una unità: non sono state eseguiti ricalcoli per ottenere i dati secondo la metodologia Full Time Equivalent (FTE).

La presente edizione assume per la prima volta una visione di gruppo, allargando il perimetro di rendicontazione, oltre che alla Capogruppo Autostrada del Brennero SpA, anche alle società RTC – Rail Traction Company e Sadobre SpA. Come già anticipato nell'introduzione, la forte differenza nelle operazioni svolte dalle singole Società ha però comportato alcune difficoltà nel processo di raccolta dei dati. Si riepilogano qui di seguito i casi in cui non è stato possibile presentare informazioni sufficienti:

- rispetto agli indicatori GRI 302-1 energia consumata all'interno dell'organizzazione, GRI 305-1 Emissioni dirette di GHG (Scope 1) e GRI 305-2 Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2), per alcune sedi di RTC SpA non è stato possibile indicare consumi energetici e relative emissioni: presso tali sedi i consumi energetici vengono riaddebitati dal locatore come costi comuni mensili, unitamente ad altre voci, senza un report di dettaglio;
- il tema inquinamento acustico viene affrontato principalmente dalla Capogruppo Autostrada del Brennero SpA, che estende il proprio impegno anche all'area occupata dalla società controllata Sadobre SpA. RTC SpA invece non ha controllo sulle misure infrastrutturali per la riduzione del rumore, in quanto non ha in capo la gestione della rete ferroviaria sulla quale svolge la propria attività. I dati presentati fanno quindi riferimento solo alla Capogruppo;
- Sadobre SpA produce annualmente una quantità contenuta di rifiuti, paragonabili, in termini di quantità, ad un'utenza domestica. Pertanto, la gestione è demandata alla ditta pubblica locale, che non monitora la quantità di rifiuti asportati;
- in considerazione della utilità rispetto alla propria attività primaria, che si concretizza nella realizzazione di un servizio, RTC SpA non monitora i consumi relativi alle materie prime;
- in considerazione della utilità rispetto alla propria attività primaria, che si concretizza nella realizzazione di un servizio, e della dimensione organizzativa della società, Sadobre SpA non monitora i consumi relativi alle materie prime;
- il tema “Il benessere degli utenti” coinvolge principalmente la Capogruppo Autostrada del Brennero SpA, in quanto maggiormente a contatto con l'utente finale. I dati relativi al tasso di incidentalità, numero di defibrillatori installati e reclami sono tipici di Autostrada del Brennero SpA in quanto strettamente legati all'attività svolta: pertanto le informazioni riportate sono unicamente riferite alla Capogruppo;
- le ore di formazione erogate sono registrate all'interno del programma gestionale della formazione in uso presso l'Ufficio Gestione, Formazione e Sviluppo del Personale della società Capogruppo Autostrada del Brennero SpA. Il citato gestionale consente di ottenere una tabella di sintesi conforme con i requisiti dell'indicatore GRI di riferimento, anche se non consente una estrazione dati puntuale delle ore erogate alle singole categorie professionali.



Relazione di revisione limitata sul Bilancio di Sostenibilità

Al Consiglio di Amministrazione di Autostrada del Brennero SpA

Siamo stati incaricati di effettuare un esame limitato (*"limited assurance engagement"*) del Bilancio di Sostenibilità di Gruppo Autostrada del Brennero relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 (di seguito il "Bilancio"). Ai fini del Bilancio, il Gruppo Autostrada del Brennero SpA, RTC SpA e Sadobre SpA (di seguito il "Gruppo").

Responsabilità degli Amministratori per il Bilancio di Sostenibilità

Gli Amministratori di Autostrada del Brennero SpA sono responsabili per la redazione del Bilancio di Sostenibilità in conformità ai *"Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards"* definiti nel 2016 ed aggiornate nel 2019 dal GRI - *Global Reporting Initiative* ("GRI Standards"), come descritto nella sezione "Nota metodologica" del Bilancio di Sostenibilità.

Gli Amministratori sono altresì responsabili per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di un bilancio di sostenibilità che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono inoltre responsabili per la definizione degli obiettivi del Gruppo in relazione alla performance di sostenibilità, nonché per l'identificazione degli *stakeholder* e degli aspetti significativi da rendicontare.

La nostra indipendenza e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale.

La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

PricewaterhouseCoopers Business Services Srl

Società a responsabilità limitata a socio unico

Sede legale: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 725091 Cap. Soc. Euro 100.000,00 i.v. - C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 06234620968 - Altri Uffici: Bari 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640311 Fax 080 5640349 - Bologna 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - Brescia 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - Cagliari 09125 Viale Diaz 29 Tel. 070 6848774 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 Fax 055 2482899 - Genova 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - Napoli 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - Padova 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873431 Fax 049 8734399 - Rubano 35030 Via Belle Putte 36 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 6256313 Fax 091 7829221 - 90139 Via Roma 457 Tel. 091 6752111 - Parma 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 Fax 0521 781844 - Pescara 65127 Piazza Ettore Troilo 8 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 6920731 Fax 06 69207330 - Torino 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 5773211 Fax 011 5773299 - Trento 38121 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 Fax 0461 239077 - Treviso 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 315711 Fax 0422 315798 - Trieste 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 Fax 040 364737 - Verona 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento della PricewaterhouseCoopers Italia Srl
www.pwc.com/it



Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità del Bilancio di Sostenibilità rispetto a quanto richiesto dai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri indicati nel *"International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information"* (di seguito anche *"ISAE 3000 Revised"*), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board* (IAASB) per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che il Bilancio non contenga errori significativi.

Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'*ISAE 3000 Revised* (*"reasonable assurance engagement"*) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sul Bilancio si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale delle società del Gruppo responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nel Bilancio, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. analisi del processo di definizione dei temi rilevanti rendicontati nel Bilancio, con riferimento alle modalità di identificazione in termini di loro priorità per le diverse categorie di stakeholder e alla validazione interna delle risultanze del processo;
2. comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario riportati nel paragrafo del Bilancio di Sostenibilità e i dati e le informazioni incluse nei bilanci d'esercizio delle Società;
3. comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nel Bilancio.
In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione di Autostrada del Brennero SpA, RTC SpA e Sadobre SpA e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione del Bilancio.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche delle società del Gruppo:

- a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nel Bilancio abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
- b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati, inoltre, ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali su base



campionaria circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il Bilancio di Sostenibilità di Gruppo Autostrada del Brennero, come definito nel primo paragrafo, relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dai GRI Standards come descritto nel paragrafo "Nota metodologica" del Bilancio stesso.

Altri aspetti

I dati comparativi presentati nel Bilancio di Sostenibilità in relazione all'esercizio chiuso il 31 dicembre 2019 non sono stati sottoposti a verifica.

PricewaterhouseCoopers Business Services Srl


Paolo Bersani
(Partner)

Trento, 7 ottobre 2021

GRI Content Index

GRI 102-55

Versione GRI	Indicatori GRI Standard		Capitolo / Paragrafo	Pagina
INFORMATIVA GENERALE				
PROFILO DELL'ORGANIZZAZIONE				
Versione 2016	GRI 102-1	Nome dell'organizzazione	Introduzione al Gruppo	12
Versione 2016	GRI 102-2	Attività, marchi, prodotti e servizi	Introduzione al Gruppo; La mobilità del domani; La sicurezza delle informazioni; La soddisfazione degli utenti; La tutela del territorio	12 55 90 91 104
Versione 2016	GRI 102-3	Luogo della sede principale	Introduzione al Gruppo	12
Versione 2016	GRI 102-4	Luogo delle attività	Introduzione al Gruppo	12
Versione 2016	GRI 102-5	Proprietà e forma giuridica	Introduzione al Gruppo	12
Versione 2016	GRI 102-6	Mercati serviti	Introduzione al Gruppo	12
Versione 2016	GRI 102-7	Dimensioni dell'organizzazione	Highlights	15
Versione 2016	GRI 102-8	Informazioni sui dipendenti ed altri lavoratori	I collaboratori del Gruppo e il loro sviluppo professionale	112
Versione 2016	GRI 102-9	Catena di fornitura	La catena di fornitura	40
Versione 2016	GRI 102-10	Modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura	La catena di fornitura	40
Versione 2016	GRI 102-11	Principio di precauzione	La Gestione dei rischi e delle opportunità del Gruppo	22
Versione 2016	GRI 102-12	Iniziative esterne	Introduzione al Gruppo; Il Gruppo Autobrennero e gli obiettivi di Sviluppo Sostenibile; La Governance del Gruppo	12 30 20
Versione 2016	GRI 102-13	Adesione ad associazioni	Introduzione al Gruppo; Gli stakeholder del Gruppo	12 32
STRATEGIA				
Versione 2016	GRI 102-14	Dichiarazione di un alto dirigente	Lettera agli stakeholder	5
Versione 2016	GRI 102-15	Impatti chiave, rischi e opportunità	La Gestione dei rischi e delle opportunità del Gruppo; L'analisi di materialità; La Governance del Gruppo	22 36 20
ETICA ED INTEGRITÀ				
Versione 2016	GRI 102-16	Valori, principi, standard e norme di comportamento	Introduzione al Gruppo; La Governance del Gruppo	12 20
GOVERNANCE				
Versione 2016	GRI 102-18	Struttura della Governance	La Governance del Gruppo	20

COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER				
Versione 2016	GRI 102-40	Elenco dei gruppi di stakeholder	Gli stakeholder del Gruppo	32
Versione 2016	GRI 102-41	Accordi di contrattazione collettiva	I collaboratori del Gruppo e il loro sviluppo professionale	112
Versione 2016	GRI 102-42	Individuazione e selezione degli stakeholder	Gli stakeholder del Gruppo	32
Versione 2016	GRI 102-43	Modalità di coinvolgimento degli stakeholder	L'analisi di materialità	36
Versione 2016	GRI 102-44	Temi e criticità chiave sollevati	Gli stakeholder del Gruppo	32
PRATICHE DI RENDICONTAZIONE				
Versione 2016	GRI 102-45	Soggetti inclusi nel Bilancio consolidato	Introduzione	6
Versione 2016	GRI 102-46	Definizione del contenuto del report e perimetri dei temi	L'analisi di materialità	36
Versione 2016	GRI 102-47	Elenco dei temi materiali	L'analisi di materialità	36
Versione 2016	GRI 102-48	Revisione delle informazioni	Introduzione	6
Versione 2016	GRI 102-49	Modifiche nella rendicontazione	Introduzione	6
Versione 2016	GRI 102-50	Periodo di rendicontazione	Introduzione	6
Versione 2016	GRI 102-51	Data del report più recente	Introduzione	6
Versione 2016	GRI 102-52	Periodicità della rendicontazione	Introduzione	6
Versione 2016	GRI 102-53	Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report	Introduzione	6
Versione 2016	GRI 102-54	Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standards	Introduzione	6
Versione 2016	GRI 102-55	Indice dei contenuti GRI	GRI Content Index	139
Versione 2016	GRI 102-56	Assurance esterna	Relazione della società di revisione	136
PERFORMANCE ECONOMICA				
Versione 2016	GRI 201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	La redistribuzione del valore generato	102
Versione 2016	GRI 203-1	Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	Investimenti; La sicurezza degli utenti; La redistribuzione del valore generato	43 82 102
Versione 2016	GRI 204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	La catena di fornitura	40
Versione 2019	GRI 207-1	Approccio alla fiscalità	L'approccio alla fiscalità	28
Versione 2019	GRI 207-2	Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	L'approccio alla fiscalità	28
Versione 2019	GRI 207-3	Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	L'approccio alla fiscalità	28

PERFORMANCE AMBIENTALE				
Versione 2016	GRI 301-1	Materiali utilizzati per peso o volume	Le materie prime	74
Versione 2016	GRI 301-2	Materiali utilizzati che provengono da riciclo	Le materie prime	74
Versione 2016	GRI 302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	L'energia e le fonti rinnovabili	59
Versione 2018	GRI 303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	Le risorse idriche e la loro tutela	77
Versione 2018	GRI 303-3	Prelievo idrico	Le risorse idriche e la loro tutela	77
Versione 2016	GRI 305-1	Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	L'inquinamento atmosferico	62
Versione 2016	GRI 305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	L'inquinamento atmosferico	62
Versione 2016	GRI 306-2	Rifiuti per tipo e metodo di smaltimento	La gestione dei rifiuti e la tutela del suolo	71
Versione 2016	GRI 306-3	Sversamenti significativi	La gestione dei rifiuti e la tutela del suolo	71
PERFORMANCE SOCIALE				
Versione 2016	GRI 401-1	Nuove assunzioni e turnover	I collaboratori del Gruppo e il loro sviluppo professionale	112
Versione 2018	GRI 403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	La sicurezza dei collaboratori	121
Versione 2018	GRI 403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	La sicurezza dei collaboratori	121
Versione 2018	GRI 403-3	Servizi di medicina del lavoro	La sicurezza dei collaboratori	121
Versione 2018	GRI 403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	La sicurezza dei collaboratori	121
Versione 2018	GRI 403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	La sicurezza dei collaboratori	121
Versione 2018	GRI 403-6	Promozione della salute dei lavoratori	La sicurezza dei collaboratori	121
Versione 2018	GRI 403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	La sicurezza dei collaboratori	121
Versione 2018	GRI 403-9	Infortuni sul lavoro	La sicurezza dei collaboratori	121
Versione 2016	GRI 404-1	Ore medie di formazione annua per dipendente	I collaboratori del Gruppo e il loro sviluppo professionale	112
Versione 2016	GRI 405-1	Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	La Governance del Gruppo; I collaboratori del Gruppo e il loro sviluppo professionale	20 112
Versione 2016	GRI 413-2	Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	La redistribuzione del valore generato; La tutela del territorio	102 104
Versione 2016	GRI 418-1	Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti	La sicurezza delle informazioni	90

Versione GRI		Indicatori GRI Standard
INDICATORI RENDICONTATI PER CIASCUN TEMA MATERIALE INCONTRATO		
Versione 2016	GRI 103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro
Versione 2016	GRI 103-2	La modalità di gestione e le sue componenti
Versione 2016	GRI 103-3	Valutazione delle modalità di gestione

Altri indicatori NON-GRI rilevanti		Capitolo / Paragrafo	Pagina	Metodologia
PERFORMANCE ECONOMICA				
Non GRI 1	Nuovi progetti di ricerca e digitalizzazione attivati	Investimenti	43	Sono stati rendicontati il numero di nuovi progetti legati a ricerca, sviluppo e digitalizzazioni intrapresi durante l'anno. Al fine del conteggio i progetti iniziati in un determinato anno e proseguiti nel/negli anno/i successivo/i sono stati considerati solo all'interno del primo.
Non GRI 2	Ammontare e % sui ricavi degli investimenti in R&S e digitalizzazione	Innovazione e digitalizzazione	46	Sono stati rendicontati gli investimenti in ricerca, sviluppo e digitalizzazione sulla base dei dati ottenuti attraverso il gestionale di contabilità. Il dato dei ricavi corrisponde a quanto riportato nella voce "A.1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni" del Bilancio Consolidato di Gruppo.
PERFORMANCE AMBIENTALE				
Non GRI 3	Nuovi punti di ricarica per veicoli elettrici	La mobilità del domani	55	Sono state rendicontate le nuove colonnine di ricarica installate nel biennio 2019-2020, suddividendole tra quelle destinate ad uso pubblico e quelle destinate invece ad uso privato del Gruppo Autostrada del Brennero SpA.
Non GRI 4	KPI relativi al progetto europeo BrennerLEC	L'inquinamento atmosferico	62	Sono stati rendicontati i principali risultati ottenuti dalle fasi di sperimentazione del progetto BrennerLEC. Dettagli precisi sulla metodologia sono stati forniti all'interno del paragrafo.
Non GRI 5	Km autostradali dotati di barriere antirumore	L'inquinamento acustico	69	Sono stati rendicontati i km di tracciato autostradale presso i quali solo stati installate barriere antirumore. Al fine del conteggio, sono stati considerati singolarmente i km di ciascuna delle due carreggiate.
PERFORMANCE SOCIALE				
NON GRI 6	Costi sostenuti per attività di manutenzione ordinaria	La sicurezza degli utenti	82	Sono stati rendicontate le spese sostenute per manutenzione ordinaria sulla base dei dati ottenuti attraverso il gestionale di contabilità.
NON GRI 7	Iniziative di welfare	Il benessere oltre il lavoro	131	Sono state rendicontate le iniziative di welfare attivate dalle Società in perimetro nel biennio 2019-2020.
NON GRI 8	Tasso incidentalità	La sicurezza degli utenti	82	È stato rendicontato il tasso di incidentalità totale riscontrato da Autostrada del Brennero SpA: il dato è stato calcolato sulla base degli standard diffusi, rapportando numero di incidenti rispetto al traffico (veicoli per km) per 100 milioni.
NON GRI 9	Numero di defibrillatori presenti presso le aree di servizio	La sicurezza degli utenti	82	Sono stati rendicontati i nuovi defibrillatori installati dal Gruppo nel biennio 2019-2020.
NON GRI 10	Reclami	La soddisfazione degli utenti	91	Sono stati rendicontati i dati relativi ai reclami ricevuti da Autostrada del Brennero SpA attraverso le fonti segnalate nel paragrafo in oggetto, registrati nei sistemi gestionali della Società.

autobrennero.it

railtraction.it

sadobre.it